

Bodenpflasterungen in der Innenstadt von Basel

Rita Schneider-Sliwa



Bodenpflasterungen in der Innenstadt von Basel

Rita Schneider-Sliwa

mit Claudia Erismann und Oliver Börner

**sowie Mathias Barmettler, Annina Cavelti, Karin Maciejczak, Dominik Michel,
Karin Molteni, Daniel Raaflaub, Stefan Raaflaub, Bia Sahli, Jennifer Whitebread**

**Geographisches Institut der Universität Basel
2003**



Basler Stadt- und Regionalforschung

Herausgeberin der Reihe:
Prof. Dr. Rita Schneider-Sliwa

Geographisches Institut der Universität Basel

Band 24

Bodenpflasterungen in der Innenstadt von Basel

Rita Schneider-Sliwa

Redaktion: Rita Schneider-Sliwa,
Claudia Erismann
Schriftleitung: Claudia Erismann
Layout: Nicole Ammann, Charlotte Ciprian,
Jennifer Whitebread

Umschlagsgestaltung, Konzept:
Manuela Andrist, Fachklasse Typografische
Gestalter, Schule für Gestaltung, Basel
Umschlagsfoto: Michael Mroczek
Herstellung: Birkhäuser+GBC AG
Kommissionsverlag: Wepf & Co. AG, Basel

2003
ISBN 3-85977-260-0
© R. Schneider-Sliwa 2003

Geographisches Institut der Universität Basel
Alle Rechte vorbehalten

Der Druck dieses Bandes wurde durch Beiträge
der Freiwilligen Akademischen Gesellschaft,
des Baudepartements des Kantons Basel-
Stadt, der Schweizerischen Fachstelle für
behindertengerechtes Bauen sowie des
Gallusser-Hausammann Fonds finanziert.

Danksagung

Den folgenden Personen sei für ihre Mitwirkung bei der Befragung herzlich gedankt: Mathias Barmettler, Annina Cavelti, Karin Maciejczak, Dominik Michel, Karin Molteni, Daniel Raaflaub, Stefan Raaflaub, Bia Sahli, Jennifer Whitebread, ferner allen Befragten, die bereitwillig Auskunft gaben. Besonderer Dank gilt auch Claudia Erismann und Oliver Börner für die Mithilfe bei der Organisation sowie Nicole Ammann, Charlotte Ciprian und Jennifer Whitebread für ihren engagierten Einsatz bei der Drucklegung.

Umschlagsfoto: Michael Mroczek (mit freundlicher Genehmigung von Susanne Eder Sandtner)

Bodenpflasterungen in der Innenstadt von Basel

Inhalt

Verzeichnis der Abbildungen	IV
Verzeichnis der Tabellen	IV
Zusammenfassung für den eiligen Leser.....	1
1 Einleitung.....	5
1.1 Auftrag und Ausgangslage.....	7
1.2 Ziele der Untersuchung.....	7
1.3 Methodik.....	7
1.4 Zum Sample und zur allgemeinen Wahrnehmung.....	7
2 Ergebnisse.....	9
2.1 Wichtige Faktoren für die Allgemeinbevölkerung.....	11
2.2 Grad der Zufriedenheit.....	13
2.3 Wünsche für die Zukunft.....	14
3 Auswertung nach Standort.....	17
3.1 Wichtige Faktoren und Probleme.....	19
3.2 Grad der Zufriedenheit.....	21
4 Auswertung nach Alter und Geschlecht.....	25
4.1 Alters- und geschlechtsspezifische Wahrnehmungen allgemein.....	27
4.2 Wichtige Faktoren.....	28
4.3 Grad der Zufriedenheit.....	32
4.4 Wünsche für die Zukunft.....	36
5 Die Meinung nichtbehinderter Personen zu behindertengerechten Bodenbelägen	39
5.1 Beurteilung durch die Allgemeinbevölkerung.....	41
5.2 Einschätzung des Bodenbelags durch nichtbehinderte Studierende/angehende Berufsfachleute.....	43
6 Fazit und Anmerkungen.....	47
6.1 Fazit.....	49
6.2 Anmerkungen.....	49
A Anhang.....	87
A.1 Fragebogen Passanten.....	88
A.2 Bewertung der Bodenbeläge durch Studierende.....	90

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1:	Strassenpflasterungen an den verschiedenen Befragungsstandorten in Basel.....	2
Abb. 2:	Befragerinnen und Befrager am Marktplatz.....	21
Abb. 3:	Pflasterung in Lörrach.....	22
Abb. 4:	Unterer Heuberg.....	30
Abb. 5:	Schlüsselberg.....	30
Abb. 6:	Porhyrpflasterung in Reihen verlegt, Gerbergasse.....	32
Abb. 7:	Bepflasterung am Andreasplatz, Basel.....	37
Abb. 8:	Rollstuhlgerechte Pflasterung in Bad Säckingen (D).....	44
Abb. 9:	Auswertung der Daten.....	46
Abb. 10:	Auswertung der Daten.....	46

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1:	Verteilung des Samples auf die Standorte.....	8
Tab. 2:	Verteilung der Altersgruppen.....	8
Tab. 3:	Wahrnehmung des gepflasterten Bodenbelags und Wohlempfinden.....	8
Tab. 4:	Wichtige Faktoren bei der Bodenpflasterung im Überblick.....	11
Tab. 5:	Wichtige Faktoren bei der Bodenpflasterung - Details.....	12
Tab. 6:	Beurteilung der Bodenpflasterung im Überblick.....	13
Tab. 7:	Beurteilung des Bodenbelags nach ausgewählten Kriterien.....	14
Tab. 8:	Prioritäten der Bevölkerung beim Bodenbelag.....	15
Tab. 9:	Einzelnennungen unter der Kategorie „anderes“ aus Tab. 8.....	15
Tab. 10:	Befürwortung/Ablehnung der Innenstadtbepflasterung.....	15
Tab. 11:	Vorteile einer gepflasterten Innenstadt.....	15
Tab. 12:	Wahrnehmung und Wohlempfinden nach Standort.....	19
Tab. 13:	Problemwahrnehmung am Standort Gerbergasse.....	20
Tab. 14:	Problemwahrnehmung am Standort Tanzgässlein.....	20
Tab. 15:	Problemwahrnehmung am Standort Schlüsselberg.....	20
Tab. 16:	Problemwahrnehmung am Standort Hut-, Sattel-, Glockengasse.....	20
Tab. 17:	Problemwahrnehmung am Standort Münsterberg.....	20
Tab. 18:	Problemwahrnehmung am Standort Münsterplatz.....	21
Tab. 19:	Problemwahrnehmung am Standort Unterer Heuberg.....	21
Tab. 20:	Beurteilung des Bodenbelags nach Standorten.....	23
Tab. 21:	Wahrnehmung des Bodenbelags und Wohlempfinden nach Altersgruppen und Geschlecht.....	27
Tab. 22:	Wichtige Faktoren nach Alter.....	28
Tab. 23:	Wichtige Faktoren nach Geschlecht.....	31
Tab. 24:	Beurteilung des Bodenbelags nach Alter.....	33
Tab. 25:	Beurteilung des Bodenbelags nach Geschlecht.....	35
Tab. 26:	Persönliche Priorität nach Alter und Geschlecht.....	36
Tab. 27:	Gewünschte Standorte der Innenstadtpflasterung.....	37
Tab. 28:	Vorteile von Bodenpflasterungen.....	38
Tab. 29:	Beurteilung der Bodenbeläge in Bezug auf Behindertenfreundlichkeit.....	41
Tab. 30:	Beurteilung des Bodenbelags nach ausgewählten Kriterien.....	42
Tab. 31:	Beurteilung des Bodenbelags nach Standorten.....	43
Tab. 32:	Wichtige Faktoren nach Alter und Geschlecht.....	44
Tab. 33:	Beurteilung des Bodenbelags nach Alter.....	45

Zusammenfassung für den eiligen Leser

Ziele: Die vom Baudepartement des Kantons Basel-Stadt als Auftrag vergebene Studie des Geographischen Instituts, Abt. Stadt- und Regionalforschung ermittelt:

- wie Bodenpflasterungen von der Allgemeinbevölkerung wahrgenommen werden,
- welche spezifischen Probleme allgemein und an unterschiedlichen Testflächen im Speziellen erkannt werden,
- welche Ansprüche MitbürgerInnen an die Strassenraumgestaltung haben,
- welche Vorschläge zur Strassenbelagsgestaltung gemacht werden,
- welche Rolle ein gepflasterter Boden spielt und
- welche Massnahmen der Strassenraumgestaltung als notwendig erachtet werden, um die Innenstadt für alle Anspruchsgruppen als selbständig erlebbar, d.h. begehbar/erfahrbar zu machen.

Datenerhebung: Die Studie „Bodenpflasterungen in der Innenstadt von Basel“ fokussiert auf der Allgemeinbevölkerung und stützt sich auf Passanteninterviews mit einem standardisierten Fragebogen an den Standorten: Hut-, Sattel- und Glockengasse, Tanzgässlein, Gerbergasse, Münsterberg, Münsterplatz, Schlüsselberg, Unterer Heuberg, Nadelberg (Abb.1). Gemäss Auftrag (logistischer Aufwand, Kostengründe) wurden 513 Personen befragt, die eine hinreichende Normalverteilung wie die Grundgesamtheit aufweisen.

Ergebnisse: Bodenpflasterungen mit unterschiedlichen Verlegetechniken, Materialien und Optik geniessen in der Stadt Basel eine hohe Akzeptanz. Ein geglücktes Zusammenspiel von Farbe, Form, Zweckmässigkeit und Stabilität/Wiederverwertbarkeit wird mehrheitlich als wichtig für das Gesamtbild einer Stadt erkannt, zumal einer Stadt mit historischem Charakter und Kulturerbe.

Als **wichtige Faktoren** bei der Bodenpflasterung fallen drei Kategorien auf (Überblickstabelle auf S.3):

1. Sicherheit und Gehkomfort (eigener Gehkomfort, Rutschfestigkeit, Ebenheit)
2. Attraktivität (Integration ins Stadtbild, Aufwertung des Stadtbildes, Attraktivitätssteigerung)
3. Sozialverträglichkeit (Familienfreundlichkeit / Befahrbarkeit mit Kinderwagen, verkehrsberuhigende Wirkung durch möglicherweise langsamer fahrende Autos).

Auffallend weniger Bedeutung kommt folgenden Kategorien zu:

4. Befahrbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer (Anlieferverkehr, Trottinettes, Skateboards, Velos)
5. Kostenminimierung
6. Vereinheitlichung.

Ein hoher **Grad an Zufriedenheit** zeigt sich bei den bestehenden Bodenpflasterungen hinsichtlich

1. des optischen Gesamteindrucks
2. der Sicherheit bei guten Wetterbedingungen (Gehsicherheit bei Trockenheit)
3. der Aufwertung des Stadtbildes.

Wünsche für die Zukunft äussern sich in einer Priorität auf einer weniger monotonen Schwarzbelaggestaltung, wobei

1. ein Drittel eine reine Bodenpflasterung wünscht und
2. über die Hälfte eine Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag.

Die hohe Akzeptanz der Bevölkerung von Pflasterungen und die Tatsache, dass der Kostenfaktor nicht prominent in der öffentlichen Meinung figuriert, sondern der Stadtbildcharakter, die Attraktivitätssteigerung und optische Vielfalt lassen auf einen neuen Anlauf in Sachen Bodenpflasterung in Basel hoffen.

Abb. 1: Strassenpflasterungen an den verschiedenen Befragungsstandorten in Basel



- 1 Pflasterung mit halbierten „Rheinwacken“ in Reihen verlegt mit Zementfugen. Beispiel: Teile des Münsterplatzes
- 2 Pflasterung mit halbierten „Rheinwacken“ in Reihen verlegt mit Sandfugen. Beispiel: Teile des Münsterplatzes
- 3 Kleinpflasterung mit Granitsteinen in Rundbogen verlegt mit Zementfugen. Beispiel: Tanzgässlein
- 4 Kleinpflasterung mit Granitsteinen in Rundbogen verlegt mit Sandfugen. Beispiel: Hutgasse
- 5 Grosspflasterung mit Porphyrsteinen in Reihen verlegt mit Zementfugen. Beispiel: Gerbergasse
- 6 Kleinpflasterung mit Porphyrsteinen in Rundbogen verlegt mit Zementfugen. Beispiel: Münsterberg
- 7 Kleinpflasterung mit Porphyrsteinen in Reihen verlegt mit Sandfugen. Beispiel: Gehbereiche Münster

Fotos: Baudepartement Basel-Stadt

Wichtige Resultate im Überblick

Wichtige Faktoren Entscheidend bei der Bodenpflasterung	wichtig bis sehr wichtig	weniger wichtig bis unwichtig
Eigener Gehkomfort	84.2 %	14.6 %*
Ebenheit / keine Hindernisse	79.3 %	19.9 %
Gehsicherheit / Rutschfestigkeit	94.2 %	5.5 %
Gute Befahrbarkeit mit Autos und Lieferwagen	22.6 %	72.6 %
Gute Befahrbarkeit mit Velos	57.1 %	38.4 %
Gute Befahrbarkeit mit Trotтинettes	27.1 %	64.5 %
Gute Befahrbarkeit mit Skateboards / Inlineskates	22.8 %	68.4 %
Gute Befahrbarkeit mit Kinderwagen	80.1 %	14.6%
Integration ins Stadtbild	88.9 %	9.7 %
Aufwertung des Stadtbildes (historischer Charakter)	83.4 %	14.4 %
Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers	78.6 %	19.1 %
Verkehrsberuhigende Wirkung	79.3 %	15.2 %
Möglichst kostengünstige Variante	43.1 %	53.0 %
Einheitliche Gestaltung	48.0 %	48.9 %
Grad der Zufriedenheit Beurteilung der Bodenpflasterung	gut bis sehr gut	weniger gut bis schlecht
Optischer Gesamteindruck	90.1 %	9.2 %
Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee und Eis	40.8 %	42.3 %
Gehsicherheit bei Trockenheit	90.8 %	6.3 %
Befahrbarkeit mit Autos und Lieferwagen	44.4 %	19.9 %
Befahrbarkeit mit Velos	39.6 %	38.8 %
Befahrbarkeit mit Trotтинettes	9.4 %	49.9 %
Befahrbarkeit mit Skateboards / Inlineskates	4.1 %	55.9 %
Befahrbarkeit mit Kinderwagen	34.7 %	37.1 %
Aufwertung des Stadtbildes	84.4 %	13.6 %
Wünsche der Bevölkerung Prioritäten der Bevölkerung beim Bodenbelag	Nennungen absolut	Nennungen in Prozent
Bevorzuge einen glatten Bodenbelag (Schwarzbelag)	37	7.2 %
Bevorzuge einen gepflasterten Bodenbelag	165	32.2 %
Bevorzuge eine Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag	283	55.1%
Bevorzuge anderes	28	5.5 %
Gesamt	513	100.0 %
Gewünschte Standorte der Innenstadtpflasterung	Nennungen absolut	Nennungen in Prozent
Ganze Fussgängerzone / Einkaufsstrassen	123	29.4 %
Altstadt	63	15.0 %
Münsterplatz / Münsterberg, Steinen vorstadt, Spalenberg, Gerbergasse	58	13.9 %
Historische Plätze (Barfüsserplatz, Marktplatz, etc.)	48	11.5 %
Flächendeckend (ganze Innenstadt), kleine Gassen (auch Kleinbasel) und schwach befahrene Strassen	45	10.8 %
Freie Strasse	43	10.3 %
Anderes	39	9.1 %
Gesamt	419	100.0 %

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (513 Befragte)

* Die Summe der Prozentwerte liegt teilweise unter 100, da die Kategorie „keine Angaben“ hier nicht dargestellt ist.

1. Einleitung



Foto oben links: Pflasterung beim Andreasplatz, Basel
Michael Mroczek
Foto rechts: Trillengässlein, Basel
Michael Mroczek
Foto unten links: Pflasterung am Münsterberg, Basel
Michael Mroczek

1. Einleitung

1.1 Auftrag und Ausgangslage

Strassenpflasterungen („Strassenteppiche“ und Strassenmosaiken) gehören seit der Antike zum Bild der Stadt. In der Neuzeit und der Moderne gehören sie in vielen Städten zur Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes. Es wird angenommen, dass attraktive Pflasterungen Passantenströme lenken. Generell verbindet man daher mit Bodenpflasterungen eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, mehr Passanten- und Touristenaufkommen sowie positive wirtschaftliche Effekte auf den innerstädtischen Einzelhandel.

Stadtraumgestaltung mittels Strassenpflasterungen erweist sich aber auch als Konflikttherd einer auf alle Anspruchsgruppen einer Stadt ausgerichteten Planung: Nicht nur die Wirtschaft, sondern auch die Allgemeinbevölkerung und Menschen mit besonderen Bedürfnissen und Behinderungen haben ein Recht auf eine für sie adäquate Stadtraumgestaltung. Die attraktivitätssteigernden Bodenpflasterungen für eine Anspruchsgruppe können sich durchaus als „Stolpersteine“ für eine andere Bedürfnisgruppe erweisen. Welcher Art Bodenpflasterungen sein sollen, ist daher ein ungelöstes Problem, wenn man die Belange aller Anspruchsgruppen der Stadt gleichermassen berücksichtigen möchte.

1.2 Ziele der Untersuchung

Diese vom Baudepartement des Kantons Basel-Stadt als Auftrag vergebene Studie des Geographischen Instituts, Abt. Stadt- und Regionalforschung, will über Befragungen und weiterführende Arbeiten ermitteln,

- wie Bodenpflasterungen von der Allgemeinbevölkerung wahrgenommen werden,
- welche spezifischen Probleme allgemein und an unterschiedlichen Testflächen im Speziellen erkannt werden,
- welche Ansprüche MitbürgerInnen an die Strassenraumgestaltung haben,
- welche Vorschläge zur Strassenbelagsgestaltung gemacht werden,
- welche Rolle ein gepflasterter Boden spielt und
- welche Massnahmen der Strassenraumgestaltung als notwendig erachtet werden, um die Innenstadt für alle Anspruchsgruppen als selbständig erlebbar, d.h. begehbar/erfahrbar zu machen.

Die in Auftrag gegebene Befragung zielt ab auf die

Wahrnehmung, Bewertung und Wünsche bezüglich unterschiedlicher Bodenpflasterungen und leistet einen Beitrag zur Ermittlung der gewünschten Bodenpflasterung unter Berücksichtigung persönlicher Merkmale, welche die Wahrnehmung der Allgemeinbevölkerung beeinflussen. Um das Bild abzurunden, wurden zusätzlich die Meinungen der Allgemeinbevölkerung sowie einer Gruppe von Studierenden – alles nichtbehinderte Personen – zu *behindertengerechten Bodenbelägen* ermittelt. Dies sollte Aufschluss darüber geben, inwieweit die Bevölkerung für die Belange behinderter Menschen bei der Bodenpflasterung sensibilisiert ist und inwieweit sich die Bedürfnisse der Allgemeinbevölkerung mit denen der Behinderten (aus Sicht der nichtbehinderten Personen) bereits decken.

1.3 Methodik

Die Studie „Bodenpflasterungen in der Innenstadt von Basel“ fokussiert auf die Allgemeinbevölkerung und stützt sich auf Passanteninterviews mit einem standardisierten Fragebogen (s. Anhang A.1), durchgeführt von Studierenden der Abteilung Humangeographie, Stadt- und Regionalforschung des Geographischen Instituts der Universität Basel unter der Leitung von Prof. Dr. R. Schneider-Sliwa an folgenden Standorten (vgl. auch Abbildung 1, 1-7 auf Seite 2):

- Hut-, Sattel-, Glockengasse (Kleinpflasterung, Granit, in Sand verlegt)
- Tanzgässlein (Kleinpflasterung, Granit, vermörtelt)
- Gerbergasse (Grosspflasterung, Porphyr, vermörtelt)
- Münsterberg (Kleinpflasterung, Porphyr, vermörtelt)
- Münsterplatz (Wackepflasterung, in Sand verlegt)
- Schlüsselberg (Wackepflasterung, in Sand verlegt)
- Unterer Heuberg (Wackepflasterung, in Sand verlegt)
- Nadelberg (Schwarzbelag mit Seitenpflasterung).

1.4 Zum Sample und zur allgemeinen Wahrnehmung

Die folgenden in den Überschriften aufgeführten Ergebnisse beziehen sich auf eine Befragung der Allgemeinbevölkerung im Juni 2003 (s. Anhang A.1). Der Umfang der Stichprobengrösse sollte gemäss Auftrag mindestens 500 Personen der Allgemeinbevölkerung betragen. Insgesamt wurden an 7 verschiedenen Standorten 513 Personen

befragt (Tab. 1). Von den 513 Befragten waren 37,4% männlichen und 62,6% weiblichen Geschlechts. Mit 27,5% war die grösste Altersgruppe die der 18-30jährigen (Tab. 2). Die Altersgruppen von 31-40 Jahren (17,4%), 41-50 Jahren (15,6%), 51-60 Jahren (13,8%) sowie über 61 Jahren waren relativ gleichmässig vertreten. Das Sample weist eine hinreichende Normalverteilung auf, dennoch sind die üblichen Vorbehalte gegenüber Stichprobenuntersuchungen nicht auszuschliessen.

Die Frage, ob die Fussgängerinnen und Fussgänger in der Stadt einen gepflasterten Bodenbelag oder den Wechsel von Bodenbelägen überhaupt wahrnehmen, ergab, dass

die grosse Mehrheit der Befragten (87,3%) den gepflasterten Bodenbelag bemerkt hatte (Tab. 3). Nur 12,3% haben den Belag nicht wahrgenommen. Aufgrund des Gehkomforts, der Optik oder des Stadtbildcharakters stellt die **Bodenpflasterung also einen deutlichen Faktor in der Wahrnehmung** dar. Dass das Wohlbefinden durch einen gepflasterten Bodenbelag beeinflusst wird, zeigt sich daran, dass knapp drei Viertel der Befragten (73.1%) diese Art des Bodenbelags als angenehm empfanden, während 120 Personen (23.4%) die Pflasterung als unangenehm empfanden.

Tab. 1: Verteilung des Samples auf die Standorte

Standort	Befragte Personen	
	absolut	in Prozent
Hut-/Sattel-/Glockengasse	98	19.1
Tanzgässlein	98	19.1
Münsterberg	86	16.8
Gerbergasse	107	20.9
Münsterplatz	40	7.8
Unterer Heuberg	38	7.4
Schlüsselberg	46	9.0
Gesamt	513	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

Tab. 2: Verteilung der Altersgruppen

Altersgruppe	Häufigkeiten	
	absolut	in Prozent
unter 18	41	8.0
18-30 Jahre	141	27.5
31-40 Jahre	89	17.4
41-50 Jahre	80	15.6
51-60 Jahre	71	13.8
61-70 Jahre	50	9.7
über 70 Jahre	41	8.0
Gesamt	513	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

Tab. 3: Wahrnehmung des gepflasterten Bodenbelags und Wohlempfinden

Wahrnehmung der Bodenpflasterung	absolut	in Prozent	Wohlempfinden bezüglich der Bodenpflasterung	absolut	in Prozent
wahrgenommen	448	87.3	angenehm	375	73.1
nicht wahrgenommen	63	12.3	nicht angenehm	120	23.4
weiss nicht	2	0.4	weiss nicht	18	3.5
Gesamt	513	100.0	Gesamt	513	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

2. Ergebnisse

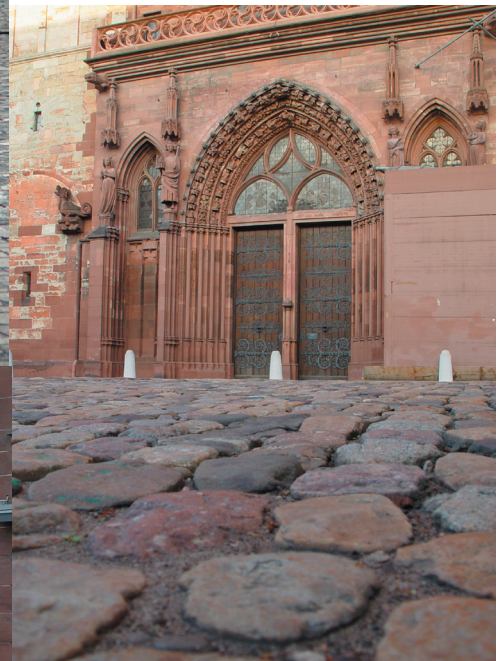


Foto oben: Passanten auf dem Gehbereich beim Münsterplatz
Michael Mroczek
Foto unten links: Hutgasse mit Blick auf Marktplatz
Michael Mroczek
Foto rechts: Wackepflasterung vor dem Münster
Michael Mroczek

2. Ergebnisse

2.1 Wichtige Faktoren für die Allgemeinbevölkerung

Die verschiedenen Bewertungskriterien werden recht unterschiedlich gewichtet (Tab. 4 und Tab. 5). Den **eigenen Gehkomfort** empfinden 84.2% als „wichtig“ bis „sehr wichtig“. Auch die **Ebenheit** beurteilt eine grosse Mehrheit (ca. 79.3%) als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ und für 94.2% der Befragten ist es die **Gehsicherheit**. Die **Befahrbarkeit für Autos und Anlieferverkehr** wird als „weniger wichtig“ bis „unwichtig“ betrachtet (ca. 72.6%). Automobilverkehr ist an den ausgewählten Standorten offenbar unerwünscht, der Lärm und die Luftbelastung wirken störend. Für 57% der Befragten ist die **Befahrbarkeit mit Velos** „wichtig“ bis „sehr wichtig“. Das eher positive Resultat ist auf den hohen Velofahreranteil in der Stadt Basel zurückzuführen. Allerdings liegt auch der Anteil derer, die dieses Kriterium für „weniger wichtig“ bis „unwichtig“ halten bei 38.4%. Möglicherweise ist der Grund dafür die weitverbreitete Meinung, dass überzeugte Velofahrer ohnehin auf allen Belägen gut fahren können, ohne spezielle Rücksichtnahme bei der Wahl des Belags. Für 64.5% der Befragten ist die **Befahrbarkeit für Trottinett** eher „weniger wichtig“. Vermutlich sind nur wenige der Befragten selbst Trottinette-FahrerInnen und wahrscheinlich deshalb der Meinung, dass Trottinett nicht in die Innenstadt gehören. Die Befahrbarkeit mit Skateboards und Inlineskates wird

ebenfalls mehrheitlich (ca. 68.4%) als „weniger wichtig“ bis „unwichtig“ betrachtet, vermutlich aus den gleichen Gründen. Den Befragten ist die **Befahrbarkeit mit Kinderwagen** „wichtig“ bis „sehr wichtig“ (80.1%). Die **Integration ins Stadtbild** wird von 88.9% als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ beurteilt, die **Aufwertung des Stadtbildes** wird von 83.4% als wesentlich angesehen. Die Befragten beurteilen die **Attraktivitätssteigerung der Strasse oder des Quartiers** auch hier eindeutig als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ (78.6%). Die klaren Tendenzen der obigen drei Fragen lassen den Schluss zu, dass sich die Einwohnerinnen und Einwohner von Basel mit ihrer Stadt identifizieren und ihnen deshalb ein ansprechendes Stadtbild am Herzen liegt. Die **verkehrsberuhigende Wirkung** ist der Mehrheit (79.3%) „wichtig“ bis „sehr wichtig“: Verkehr scheint in der Innenstadt nicht erwünscht zu sein. Für die Mehrheit der Befragten (53%) ist eine möglichst kostengünstige Variante „weniger wichtig“ bzw. „unwichtig“; nur 12.1% halten dieses Kriterium für entscheidend (vgl. Tab. 5). Das Stadtbild wird von den meisten stärker gewichtet als die Kosten. Bezüglich einer **einheitlichen Gestaltung** ist keine eindeutige Tendenz auszumachen. Den einen scheint ein einheitliches Stadtbild zentral zu sein, den anderen eine abwechslungsreiche, nicht monotone Gestaltung.

Tab. 4: Wichtige Faktoren bei der Bodenpflasterung im Überblick

Wichtige Faktoren	wichtig bis sehr wichtig	weniger wichtig bis unwichtig
Eigener Gehkomfort	84.2 %	14.6 %*
Ebenheit / keine Hindernisse	79.3 %	19.9 %
Gehsicherheit / Rutschfestigkeit	94.2 %	5.5 %
Gute Befahrbarkeit für den Auto- und Anlieferverkehr	22.6 %	72.6 %
Gute Befahrbarkeit für Velos	57.1 %	38.4 %
Gute Befahrbarkeit für Trottinett	27.1 %	64.5 %
Gute Befahrbarkeit für Skateboards / Inlineskates	22.8 %	68.4 %
Gute Befahrbarkeit für Kinderwagen	80.1 %	14.6 %
Integration ins Stadtbild	88.9 %	9.7 %
Aufwertung des Stadtbildes (historischer Charakter)	83.4 %	14.4 %
Attraktivitätssteigerung der Strasse/des Quartiers	78.6 %	19.1 %
Verkehrsberuhigende Wirkung	79.3 %	15.2 %
Möglichst kostengünstige Variante	43.1 %	53.0 %
Einheitliche Gestaltung	48.0 %	48.9 %

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

* Die Summe der Prozentwerte liegt teilweise unter 100, da die Kategorie „keine Angaben“ hier nicht dargestellt ist.

Tab. 5: Wichtige Faktoren bei der Bodenpflasterung - Details

Häufigkeiten	absolut	in Prozent	kumulierte Prozente
Eigener Gehkomfort			
sehr wichtig	198	38.6	38.6
wichtig	234	45.6	84.2
weniger wichtig	59	11.5	95.7
unwichtig	16	3.1	98.8
weiss nicht	6	1.2	100.0
Ebenheit / keine Hindernisse			
sehr wichtig	177	34.5	34.5
wichtig	230	44.8	79.3
weniger wichtig	76	14.8	94.1
unwichtig	26	5.1	99.2
weiss nicht	4	0.8	100.0
Gehsicherheit / Rutschfestigkeit			
sehr wichtig	234	45.6	45.6
wichtig	249	48.5	94.1
weniger wichtig	20	3.9	98.0
unwichtig	8	1.6	99.6
weiss nicht	2	0.4	100.0
Gute Befahrbarkeit für den Auto- und Anlieferverkehr			
sehr wichtig	15	2.9	2.9
wichtig	101	19.7	22.6
weniger wichtig	166	32.4	55.0
unwichtig	206	40.2	95.2
weiss nicht	25	4.8	100.0
Gute Befahrbarkeit für Velos			
sehr wichtig	60	11.7	11.7
wichtig	233	45.4	57.1
weniger wichtig	118	23.0	80.1
unwichtig	79	15.4	95.5
weiss nicht	23	4.5	100.0
Gute Befahrbarkeit für Trottinettes			
sehr wichtig	22	4.3	4.3
wichtig	117	22.8	27.1
weniger wichtig	172	33.5	60.6
unwichtig	159	31.0	91.6
weiss nicht	43	8.4	100.0
Gute Befahrbarkeit für Skateboards / Inlineskates			
sehr wichtig	27	5.3	5.3
wichtig	90	17.5	22.8
weniger wichtig	182	35.5	58.3
unwichtig	169	32.9	91.2
weiss nicht	45	8.8	100.0

Häufigkeiten	absolut	in Prozent	kumulierte Prozente
Gute Befahrbarkeit für Kinderwagen			
sehr wichtig	118	23.0	23.0
wichtig	293	57.1	80.1
weniger wichtig	58	11.3	91.4
unwichtig	17	3.3	94.7
weiss nicht	27	5.3	100.0
Integration ins Stadtbild			
sehr wichtig	232	45.2	45.2
wichtig	224	43.7	88.9
weniger wichtig	35	6.8	95.7
unwichtig	15	2.9	98.6
weiss nicht	7	1.4	100.0
Aufwertung des Stadtbildes (historischer Charakter)			
sehr wichtig	210	40.9	40.9
wichtig	218	42.5	83.4
weniger wichtig	51	9.9	93.3
unwichtig	23	4.5	97.8
weiss nicht	11	2.2	100.0
Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers			
sehr wichtig	177	34.5	34.5
wichtig	226	44.1	78.6
weniger wichtig	61	11.9	90.5
unwichtig	37	7.2	97.7
weiss nicht	12	2.3	100.0
Verkehrsberuhigende Wirkung			
sehr wichtig	169	32.9	32.9
wichtig	238	46.4	79.3
weniger wichtig	46	9.0	88.3
unwichtig	32	6.2	94.5
weiss nicht	28	5.5	100.0
Möglichst kostengünstige Variante			
sehr wichtig	62	12.1	12.1
wichtig	159	31.0	43.1
weniger wichtig	148	28.8	71.9
unwichtig	124	24.2	96.1
weiss nicht	20	3.9	100.0
Einheitliche Gestaltung			
sehr wichtig	73	14.2	14.2
wichtig	173	33.7	47.9
weniger wichtig	139	27.1	75.0
unwichtig	112	21.8	96.8
weiss nicht	16	3.2	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte).

2.2 Grad der Zufriedenheit

Der Grad der Zufriedenheit mit dem gepflasterten Bodenbelag wurde hinsichtlich verschiedener Kriterien aufgeschlüsselt, nämlich:

- optischer Eindruck
- Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee und Eis
- Gleitsicherheit bei Trockenheit
- Befahrbarkeit mit Autos/Lieferwagen, Velos, Trottinettes/Roller, Skateboards/Inlineskates und Kinderwagen
- Aufwertung des Stadtbildes.

Die Befragten differenzieren sehr klar zwischen den einzelnen Kriterien und äussern sich unterschiedlich zufrieden. Die Optik des Bodenbelags kommt im Allgemeinen sehr gut an: Rund 90% beurteilen den **optischen Eindruck** des gepflasterten Bodenbelags also als „gut“ bis „sehr gut“ (Tab. 6). Jeder zehnte Befragte empfindet den optischen Eindruck als „weniger gut“ bis „schlecht“. Mit 40.8% fallen die Antworten „gut“ und „sehr gut“ bei der **Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee und Eis** auf. Die Antworten „weniger gut“, „schlecht“ und „weiss nicht“ machen insgesamt rund 60% aus, die Problemwahrnehmung ist also sehr hoch, was sich auch in dem relativ hohen Anteil der Unentschlossenen verbergen kann, die jedenfalls keine spontane Positivwertung abgeben konnten. Der hohe Anteil der Unentschlossenen kann jedoch auch darauf zurückgeführt werden, dass für die Befragten eine Entscheidung schwer war bei einer Befragung, die bei schönem und sehr sonnigem Wetter durchgeführt wurde. 90.8% empfinden die **Gleit-/Gehsicherheit bei Trockenheit** als „gut“ bis „sehr gut“. Im Gegensatz zur obigen Frage sind nur 2,9% unentschlossen. Dieses eindeutige Ergebnis könnte ebenfalls mit der persönlichen Erfahrung durch das schöne Wetter

erklärt werden, jedoch auch mit einer Wahrnehmung der Tatsache, dass diese Beläge insgesamt bei Trockenheit objektiv ein hohes Mass an Gleitsicherheit bieten. Die **Befahrbarkeit mit Autos/Lieferwagen** wird von 44.4% als „gut“ bis „sehr gut“ beurteilt. Erstaunlich hoch ist der Anteil der Befragten (35.7%), die keine Meinung dazu haben: Das Auto scheint in der Innenstadt weniger zu interessieren (Tab. 7). Knapp 40% beurteilen die Befahrbarkeit mit dem **Velo** als „sehr gut“ oder „gut“. Doch auch der Anteil der Personen, die den Belag als „weniger gut“ empfinden, liegt bei knapp 30%. Nur 9,4% bewertet die Befahrbarkeit für **Trottinettes** als „gut“ bis „sehr gut“. Mit rund 40% ist der Anteil der Befragten ohne Meinung sehr hoch. Dies spricht jedoch auch dafür, dass den Belangen von Trottinettes keine hohe gedankliche Priorität zukommt. Das Ergebnis der Befahrbarkeit mit **Skateboards/Inlineskates** ist mit dem der Befahrbarkeit mit Trottinettes vergleichbar. Bei diesen Kriterien fehlt möglicherweise der Bezug zum jeweiligen Fahrgerät und die Befragten sind somit mit einer Beurteilung überfordert, was durch den hohen Anteil an „weiss nicht“-Antworten bestätigt scheint. Es ist klar, dass man bei der Bepflasterung von Teilen der Innenstadt nicht allzu deutlich auf die Belange von Jugendlichen oder anderen Trottinette- und SkateboardfahrerInnen eingehen muss, da sich diese Mode bereits überholt zu haben scheint. Die Befahrbarkeit mit **Kinderwagen** wird mit über einem Drittel als „sehr gut“ und „gut“ eingestuft. 47% empfinden diese als „weniger gut“. Der Anteil der Personen, die sich dazu nicht äussern konnten, liegt bei knapp 30%.

Tab. 6: Beurteilung der Bodenpflasterung im Überblick

Faktoren	gut bis sehr gut	weniger gut bis schlecht
Optischer Gesamteindruck	90.1 %	9.2 %
Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee und Eis	40.8 %	42.3 %
Gehsicherheit bei Trockenheit	90.8 %	6.3 %
Befahrbarkeit mit Autos und Lieferwagen	44.4 %	19.9 %
Befahrbarkeit mit Velos	39.6 %	38.8 %
Befahrbarkeit mit Trottinettes	9.4 %	49.9 %
Befahrbarkeit mit Skateboards / Inlineskates	4.1 %	55.9 %
Befahrbarkeit mit Kinderwagen	34.7 %	37.1 %
Aufwertung des Stadtbildes	84.4 %	13.6 %

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte).

Die Summe der Prozentwerte liegt teilweise unter 100, da die Kategorie „keine Angaben“ hier nicht dargestellt ist.

Tab. 7: Beurteilung des Bodenbelags nach ausgewählten Kriterien

Häufigkeiten	absolut	in Prozent	kumulierte Prozente
Optischer Gesamteindruck			
sehr gut	186	36.2	36.2
gut	276	53.8	90.0
weniger gut	42	8.2	98.2
schlecht	5	1.0	99.2
weiss nicht	4	0.8	100.0
Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee & Eis			
sehr gut	27	5.3	5.3
gut	182	35.5	40.8
weniger gut	137	26.7	67.5
schlecht	80	15.6	83.1
weiss nicht	87	16.9	100.0
Gleitsicherheit bei Trockenheit			
sehr gut	106	20.7	20.7
gut	360	70.2	90.9
weniger gut	26	5.0	95.9
schlecht	6	1.1	97.1
weiss nicht	15	2.9	100.0
Befahrbarkeit mit Autos / Lieferwagen			
sehr gut	53	10.3	10.3
gut	175	34.1	44.4
weniger gut	68	13.3	57.7
schlecht	34	6.6	64.3
weiss nicht	183	35.7	100.0
Befahrbarkeit mit Velos			
sehr gut	27	5.3	5.3
gut	176	34.3	39.6
weniger gut	147	28.7	68.3
schlecht	52	10.1	78.4
weiss nicht	111	21.6	100.0

Häufigkeiten	absolut	in Prozent	kumulierte Prozente
Befahrbarkeit mit Trotтинettes			
sehr gut	4	0.8	0.8
gut	44	8.6	9.4
weniger gut	131	25.5	34.9
schlecht	125	24.4	59.3
weiss nicht	209	40.7	100.0
Befahrbarkeit mit Skateboards / Inlineskates			
sehr gut	1	0.2	0.2
gut	20	3.9	4.1
weniger gut	105	20.4	24.5
schlecht	182	35.5	60.0
weiss nicht	205	40.0	100.0
Befahrbarkeit mit Kinderwagen			
sehr gut	11	2.1	2.1
gut	167	32.6	34.7
weniger gut	122	23.8	58.5
schlecht	68	13.3	71.8
weiss nicht	145	28.2	100.0
Aufwertung des Stadtbildes			
sehr gut	206	40.2	40.2
gut	227	44.2	84.4
weniger gut	34	6.6	91.0
schlecht	36	7.0	98.0
weiss nicht	10	2.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

2.3 Wünsche für die Zukunft

Auf die Frage, was sie persönlich in der Innenstadt bevorzugen würden, antworteten 55.1% der Befragten, dass sie eine Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag bevorzugen würden (Tab. 8). Dieser Kompromiss zwischen optisch ansprechender Gestaltung und guter Begeh- und Befahrbarkeit scheint eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung zu geniessen. 32.2% wollen eine reine Bodenpflasterung und nur 7.2% befürworteten einen aus-

schliesslichen Schwarzbelag. Mit anderen Worten: Wenn die Bevölkerung die Wahl hätte, würde also mehrheitlich *nicht* die jetzt in der Stadt überwiegende Bodenbelagsvariante (d.h. Schwarzbelag) gewählt.

Eine flächendeckende Pflasterung der Innenstadt wird von den Befragten mehrheitlich abgelehnt (Tab. 10), allerdings würde ein Drittel diese Variante unterstützen. Für eine Pflasterung in gewissen Bereichen der Innenstadt spricht sich eine grosse Mehrheit der Befragten aus (83.4%). Dies

lässt sich mit der Begründung der obigen Frage und mit dem Wunsch nach einer Aufwertung des Stadtbildes und der Attraktivitätssteigerung verbinden. Nur 10.2% lehnen eine teilweise Pflasterung ganz ab, 6.4% konnten sich nicht entscheiden.

80.5% der befragten Personen glauben, dass eine Verbesserung des Stadtbildes u.a. durch Pflasterung entsteht (Tab. 11). Dies bestätigt den eindeutigen Wunsch nach einer Aufwertung des Stadtbildes und einer Attraktivitätssteigerung. 57.5% erwarten durch eine Pflasterung eine Attraktivitätssteigerung der Strasse oder des Quartiers für die Anwohnerinnen und Anwohner. 71.9% der Befragten sind der Meinung, dass eine Bodenpflasterung die Attraktivität für Touristen steigert. Hinsichtlich des einheitlichen Charakters ist keine eindeutige Meinung ersichtlich. 52.4%

Tab. 8: Prioritäten der Bevölkerung beim Bodenbelag

Nennungen	Häufigkeit der Nennungen	
	absolut	in Prozent
Einen glatten Bodenbelag (Schwarzbelag)	37	7.2
Einen gepflasterten Bodenbelag	165	32.2
Eine Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag	283	55.1
Anderes* (s. Tab. 9)	28	5.5
Gesamt	513	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

glauben nicht, dass die Innenstadt dadurch einen einheitlichen Charakter erhält, wahrscheinlich auch deswegen, weil die Pflasterung heute schon sehr heterogen ist oder an einigen Standorten als nachteilig empfunden wird. Auch bei der verkehrsberuhigenden Wirkung ist keine eindeutige Meinung erkennbar: 52% glauben an einen positiven Effekt, 48% nicht. Nur für 7.6% der Befragten hat die Bodenpflasterung keine Vorteile.

Tab. 9: Einzelnennungen unter der Kategorie „anderes“ aus Tab. 8 (Mehrfachnennungen möglich)

Nennungen	Häufigkeit der Nennungen	
	absolut	in Prozent
Ebener Belag / grosse Platten (Granit, Marmor, Naturstein)	14	40.0
Natursteinpflasterung, Granit, Marmor	6	17.0
Nicht zu kleines, zur Altstadt passendes Pflaster	3	8.6
Porphyrt-Pflasterung	3	8.6
Mischung mit Pflaster als architektonisches Element	3	8.6
Schwarzbelag ohne Trottoir	2	5.6
Sienasteine	1	2.9
Kieselsteine	1	2.9
Billigstes Material	1	2.9
Einheitliches Konzept	1	2.9
Gesamt*	35	100.2

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (28 Befragte, n=35 Nennungen)

* Die Summe der Prozentwerte liegt teilweise unter 100, da die Kategorie „keine Angaben“ hier nicht dargestellt ist.

Tab. 10: Befürwortung/Ablehnung der Innenstadtbepflasterung

Pflasterung der ganzen Innenstadt	absolut	in Prozent	Pflasterung gewisser Bereiche der Innenstadt	absolut	in Prozent
ja	159	31.0	ja	428	83.4
nein	329	64.1	nein	52	10.2
weiss nicht	25	4.9	weiss nicht	33	6.4

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

Tab. 11: Vorteile einer gepflasterten Innenstadt

Nennungen	Häufigkeit	
	Nennungen, absolut	in Prozent der Befragten
Verbesserung Stadtbild (historischer Charakter)	413	80.5
Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers für die AnwohnerInnen	295	57.5
Attraktivitätssteigerung für TouristInnen	369	71.9
Innenstadt erhält einheitlichen Charakter	244	47.6
Verkehrsberuhigende Wirkung	267	52.0
Weiss nicht	13	2.5
Keine Vorteile	39	7.6

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte, Mehrfachnennungen möglich, total 1640 Nennungen)

3. Auswertung nach Standort



Foto oben links: Sattelgasse
Michael Mroczek
Foto oben rechts: Schneidergasse
Michael Mroczek
Foto unten links: Standort Gerbergasse
Michael Mroczek
Foto unten rechts: Standort Münsterberg
Michael Mroczek

3. Auswertung nach Standort

3.1 Wichtige Faktoren und Probleme

Nach Standorten sind deutliche Unterschiede in der Wahrnehmung festzustellen (Tab. 12). Auffallend ist der im Vergleich zu den anderen Standorten geringere Anteil der Personen (76.6%), die bei der **Gerbergasse** die Pflasterung wahrgenommen haben. Die Gerbergasse ist eben, glatt verfugt und wird, wie die Ergebnisse weiter unten zeigen, auch am angenehmsten empfunden. Sie fällt vom Bodenbelag her nicht so deutlich auf, erzeugt jedoch den höchsten Anteil der Befragten, die mit ihr ein hohes Wohlbefinden verbinden. Aufgrund der groben Pflasterung des **Münsterplatzes**, des **Unteren Heubergs** und des **Schlüsselbergs** wurde der gepflasterte Bodenbelag mit 95%-100% viel deutlicher wahrgenommen. Generell wird ein gepflasterter Belag an allen Standorten von der grossen Mehrheit deutlich wahrgenommen und kann daher einen Einfluss auf die bewusste Wahrnehmung des gesamten Stadtbildes haben.

Im Allgemeinen wird eine angenehme Empfindung am wenigsten häufig genannt bei „Wackelpflasterungen“ (Münsterplatz, Unterer Heuberg, Schlüsselberg). Auffällig ist jedoch, dass der Untere Heuberg hier noch am besten abschneidet. Obwohl der Untere Heuberg und der Schlüsselberg durch den groben Bodenbelag sehr auffallen, wird dieser von nur gut einem Drittel als unangenehm empfunden. Gerade beim Unteren Heuberg fallen bei mehreren Fragen positivere Antworten auf als an anderen Standorten mit der gleichen markanten Wackelpflasterung. Dass der Untere Heuberg besser abschneidet, wird mit der starken

Anwohneridentifikation mit ihrer Strasse erklärt, zumal es sich bei den Befragten zu einem grossen Teil um Anwohner und nicht um sonstige Passanten handelte. Gut erklärbar ist der geringe Anteil an Nein-Stimmen bei der Gerbergasse und beim Münsterberg (beide jeweils um 12%). Die Pflasterung ist hier sehr eben, regelmässig und weist keine tiefen Fugen auf. Trotz der ähnlichen Bodenpflasterung im Tanzgässlein und in der Hut-, Sattel- und Glockengasse wird der Belag im Vergleich als unangenehmer eingestuft (Nein-Anteil 26.5% bzw. 30.6%).

An den verschiedenen Standorten wurden die Passantinnen und Passanten nach standortspezifischen Problemen gefragt. Nur jeweils ein kleiner Teil der Befragten äusserte sich dazu. Viele Bemerkungen wie „uneben“ oder „schmutzig“ wiederholten sich an allen oder vielen Standorten. Die Frage war offen formuliert, die Antworten wurden grob in Kategorien zusammengefasst. Im Folgenden werden die Nennungen nach Standorten einzeln aufgeführt (Tab. 13 – 19).

Interessant ist, dass zu den wahrgenommenen Problemen an allen Standorten die Unebenheit an erster Stelle genannt wird, was darauf schliessen lässt, dass zu tiefe oder breite Fugen („Schlagwirkung“) wahrgenommen werden und möglichst plane Bodenpflasterungen bevorzugt werden. Die Nennung der Unebenheit in der Gerbergasse dürfte hier nicht denselben Hintergrund haben, sondern hängt vermutlich eher mit der beidseitigen Abschrägung zur Mitte hin zusammen.

Tab. 12: Wahrnehmung und Wohlempfinden nach Standort

Standort Wahrnehmung	Gesamt in % (n=513)	Hut -/Sattel-/ Glocken- gasse in % (n=98)	Tanz - gässlein in % (n=98)	Münster- berg in % (n=86)	Gerber- gasse in % (n=107)	Münster- platz in % (n=40)	Unterer Heuberg in % (n=38)	Schlüssel- berg in % (n=46)
wahrgenommen	87.3	89.8	83.7	87.2	76.6	95.0	100.0	97.8
nicht wahrgenom.	12.3	10.2	16.3	12.8	21.5	5.0	0.0	2.2
weiss nicht	0.4	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Wohlempfinden								
angenehm	73.1	66.3	69.4	84.9	86.0	62.5	65.8	58.7
nicht angenehm	23.4	30.6	26.5	11.6	12.1	35.0	31.6	32.6
weiss nicht	3.5	3.1	4.1	3.5	1.9	2.5	2.6	8.7
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

Tab. 13: Problemwahrnehmung am Standort Gerbergasse

(107 befragte Personen, Mehrfachnennungen waren möglich)	Anzahl Nennungen
Boden uneben	6
Fugen und Regenrillen	5
Dreck, Kaugummi schwierig zu reinigen	4
Schwierige Begehrbarkeit für ältere Menschen	4
Stolperfallen, herausstehende Steine (gefährlich, grössere Platten wären besser)	3
Unpraktisch (Löcher, Rand verstellt)	3
Mit Absatzschuhen unbequem	2
Lärmig	2
Ästhetisch nicht schön, monoton	2
Keine Führungshilfen, keine Leitlinien	2
Bleiben wie es ist	1
Zu teuer	1
Total	35

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 14: Problemwahrnehmung am Standort Tanzgässlein

(98 befragte Personen, Mehrfachnennungen waren möglich)	Anzahl Nennungen
Boden uneben	13
Farbkontraste und Farbgebung	6
Dreck, Kaugummi schwierig zu reinigen	4
Grosse Steine nicht schön (kleine Steine, Platten, flache Platten wären schöner)	4
Rutschgefahr bei Eis im Winter	4
Mit Absatzschuhen unbequem	3
Fahrzeuge und Lärmbelastung	3
Wasser in den Fugen	2
Stolpergefahr und Unsicherheit	2
Schwierig für Rollstuhlfahrer und Behinderte	2
Zu teuer	1
Total	44

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 15: Problemwahrnehmung am Standort Schlüsselberg

(46 befragte Personen, Mehrfachnennungen waren möglich)	Anzahl Nennungen
Boden uneben (Fugen, Rillen, Gesteinsgrösse, Alter des Belags, herausragende Steine)	17
Dreck, Unkraut	2
Lärmig	1
Stolpergefahr	1
Teurer Belag	1
Schwierig mit Absatzschuhen	1
Strasse nicht signalisiert	1
Total	24

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 16: Problemwahrnehmung am Standort Hut-, Sattel-, Glockengasse

(98 befragte Personen, Mehrfachnennungen waren möglich)	Anzahl Nennungen
Boden uneben	9
Mit Absatzschuhen unbequem (Fugen)	6
Schmutzig, dreckig	5
Fugen (zu viele, zu grosse, zu tiefe / nicht gefüllt)	5
Reinigung aufwendig, schwierig	4
Stolperfalle Randstein, grobe Steine	3
Rutschgefahr	2
Lärmig	2
Grosse Steine (Kopfstein, Steinplatten, gehauene Steine) wären schöner	2
Herstellung teuer, danach günstig	1
Nicht komfortabel	1
Trottoir zu schmal	1
Fahren mit Motorrad schwierig	1
Total	42

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 17: Problemwahrnehmung am Standort Münsterberg

(86 befragte Personen, Mehrfachnennungen waren möglich)	Anzahl Nennungen
Boden uneben	7
Fugen zu tief	4
Rutschgefahr bei Eis	4
Farbkontraste und Farbgebung	3
Dreck	2
Schwierig für Rollstuhlfahrer, Behinderte und kleine Kinder	2
Lärmig	1
Grosser Aufwand bei Beschädigung	1
Demonstranten können Steine ausreissen	1
Kein Trottoir	1
Wasserabflussrinnen	1
Total	27

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 18: Problemwahrnehmung am Standort Münsterplatz

(86 befragte Personen, Mehrfachnennungen waren möglich)	Anzahl Nennungen
Boden uneben	7
Fugen zu tief	4
Rutschgefahr bei Eis	4
Farbkontraste und Farbgebung	3
Dreck	2
Schwierig für Rollstuhlfahrer, Behinderte und kleine Kinder	2
Lärmig	1
Grosser Aufwand bei Beschädigung	1
Demonstranten können Steine ausreissen	1
Kein Trottoir	1
Wasserabflussrinnen	1
Total	27

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 19: Problemwahrnehmung am Standort Unterer Heuberg

(38 befragte Personen, Mehrfachnennungen waren möglich)	Anzahl Nennungen
Boden uneben	4
Dreck, Reinigung schwierig	4
Runde Steine und Löcher erschweren das Gehen	2
Schlechte Befahrbarkeit für Autos und Lieferwagen	2
Total	12

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Abb. 2: Befragerinnen und Befrager am Marktplatz

Foto: R. Schneider-Sliwa



3.2 Grad der Zufriedenheit

Der **optische Eindruck** des Pflasterbelags wird an allen Standorten als „gut“ bis „sehr gut“ beurteilt (80% bis über 97%) (Tab. 20, Abb. 2). Dabei wird klar differenziert: Der optische Eindruck kann als „gut“ bewertet werden, während das Wohlbefinden als „weniger gut“ eingestuft wird. Der Münsterberg (rund 97%) und der Untere Heuberg (rund 97%) stechen hierbei speziell heraus. Der Münsterberg (77.5% „gut/sehr gut“) und die Gerbergasse (80.4% „gut/sehr gut“) sind in Bezug auf das Wohlbefinden am besten bewertet worden, was auf die Ebenheit des Belages zurückgeführt werden kann. Auch das Tanzgässlein hat gut abgeschnitten (69.3% „gut/sehr gut“). Eindeutig sichtbar ist, dass der Münsterplatz, der Schlüsselberg und der

Untere Heuberg schlecht abschnitten, ebenfalls die Hut-, Sattel- und Glockengasse mit 35% bis 50% „weniger gut“ und „schlecht“. Der Anteil derer, die den Belag am Münsterberg und der Gerbergasse als schlecht einschätzten, ist deutlich kleiner. Die **Rutschfestigkeit bei Schnee und Eis** wird bei allen Standorten mit Wackensteinpflasterung als schlecht eingestuft. Wider Erwarten schneidet der Schlüsselberg mit 37% „gut/sehr gut“-Nennungen besser ab als andere Untersuchungsgebiete (Münsterplatz 30% „gut/sehr gut“). Die beste Einschätzung erhält die Gerbergasse, der touristisch wichtige Münsterplatz die schlechteste. Die **Gleitsicherheit bei Trockenheit** wird insgesamt als „gut“ bis „sehr gut“ eingestuft, wobei auch hier der Münsterplatz etwas schlechter abschnidet. Der Untere Heuberg, der wiederum einen höheren Anteil von Nennungen „gut“ und „sehr gut“ verzeichnet, hat diese möglicherweise

wiederum der hohen Identifikation der befragten Anwohner mit ihrer Strasse zu verdanken. Die Frage nach der **Befahrbarkeit mit Autos/Lieferwagen** konnte über ein Drittel der Befragten möglicherweise mangels Erfahrung - oder weil es nicht interessierte - nicht beantworten. Insgesamt wird die Befahrbarkeit für Autos/Lieferwagen aber als „gut“ bis „sehr gut“ und unproblematisch eingeschätzt. Die Kategorie **Befahrbarkeit mit Velos** erhält am Münsterplatz von allen Standorten die schlechteste Beurteilung. Der Münsterplatz und der Schlüsselberg können fast als „Nutzerkatastrophen“ eingestuft werden, da sie die niedrigsten Anteile an Positivnennungen und hohe Anteile an Negativnennungen aufweisen. Zur **Befahrbarkeit mit Trottinets und Inlineskates** zeigen an allen Standorten die hohen Anteile der Unentschlossenen, dass man sich standort-unabhängig mit dieser Frage noch nicht befasst hat bzw. nicht mehr befasst und dass Trottinets nicht sehr stark im Bewusstsein fungieren. Die **Befahrbarkeit mit Kinderwagen** wird wiederum in der Gerbergasse und am Münsterberg am besten eingeschätzt, wofür die Ebenheit des Bodenbelags verantwortlich ist. Grundsätzlich werden alle gepflasterten Bodenbeläge standortunabhängig als wichtige **Aufwertung des Stadtbildes** empfunden, wobei die Gerbergasse und der Münsterberg besonders hohe Anteile an sehr guten und guten Beurteilungen haben. Die sehr gute Beurteilung des Unteren Heubergs und des Münsterplatzes wird mit dem historischen Charakter erklärt, den diese Bodenpflasterungen besser als andere repräsentieren. Hierbei darf jedoch nicht vergessen

werden, dass der sogenannte historische Charakter sich je nach Jahrhundert änderte: Waren Wackensteine im Mittelalter vielleicht noch die bevorzugten Materialien, so waren sie es im 17., 18. oder 19. Jahrhundert nicht mehr. Den historischen Charakter im Stadtbild kann man daher mit vielfältigen anderen Arten von Bepflasterungen bewahren, wie das Beispiel Freiburg im Breisgau mit seinen international berühmten Bodenmosaiken aus heimischen Materialien (Abb. 2 und 3, S.63) oder das Beispiel Lörrach mit Kombinationsbelägen aus historischen und neuen Steinvarianten zeigen (Abb. 3).

Zwischenfazit: Insgesamt hat sich der Belag des **Münsterbergs** als der am meisten akzeptierte erwiesen. Dies vermutlich aufgrund seiner ebenen Beschaffenheit, der eher rauen Oberfläche und der optisch sehr ansprechenden Gestaltung (Farbe, Muster, Steinart, Steingröße, Verlegung). Der grösste Teil der Befragten fühlt sich wohl auf diesem Belag, obwohl dieser Standort ein beträchtliches Gefälle aufweist. Dies spricht für die Beschaffenheit dieses Belags. Die **Gerbergasse** wird vom Belag her überwiegend als „gut“ bewertet. Der Münsterplatz und der Schlüsselberg stossen durch ihren äusserst groben und dadurch unpraktischen Bodenbelag bei der so genannten Allgemeinbevölkerung ohne sichtbare Behinderungen auf mehrheitlich negative Resonanz bezüglich Gehkomfort und -sicherheit. Generell wird eine Pflasterung jeglicher Art als Stadtaufwertung empfunden und wird deshalb zumindest für einige Orte klar befürwortet. Vor allem in der Fussgängerzone wünschen sich viele eine Bepflasterung.

Abb. 3: Pflasterung in Lörrach



Foto: R. Schneider-Sliwa

Tab. 20: Beurteilung des Bodenbelags nach Standorten

<div>Standort</div>		Hut-/Sattel-/ Glocken- gasse	Tanz- gässlein	Münster- berg	Gerber- gasse	Münster- platz	Unterer Heuberg	Schlüssel- berg
Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	in % (n=98)	in % (n=98)	in % (n=86)	in % (n=107)	in % (n=40)	in % (n=38)	in % (n=46)
Optischer Gesamteindruck								
sehr gut	36.3	31.6	22.4	53.5	28.0	32.5	68.4	39.1
gut	53.8	57.1	58.2	43.0	64.5	52.5	29.0	54.4
weniger gut	8.2	9.2	13.3	3.5	6.6	15.0	2.6	6.5
schlecht	1.0	1.0	3.1	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
weiss nicht	0.7	1.1	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Gehkomfort / Wohlbefinden								
sehr gut	12.7	12.3	7.1	22.1	15.0	0.0	15.8	10.9
gut	55.2	50.0	62.2	54.7	65.4	47.5	44.7	43.5
weniger gut	21.6	20.4	19.4	16.2	15.0	37.5	28.9	34.8
schlecht	9.7	15.3	10.2	7.0	3.7	15.0	10.6	10.8
weiss nicht	0.8	2.0	1.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee & Eis								
sehr gut	5.3	4.1	8.2	4.7	5.6	2.5	5.3	4.3
gut	35.5	42.9	31.6	27.9	43.9	27.5	31.6	32.6
weniger gut	26.7	17.3	32.7	31.4	16.8	27.5	42.1	34.8
schlecht	15.5	19.4	15.3	11.6	9.3	27.5	13.2	21.7
weiss nicht	17.0	16.3	12.2	24.4	24.4	15.0	7.8	6.6
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Gleitsicherheit bei Trockenheit								
sehr gut	20.7	17.4	17.3	24.4	23.4	10.0	34.3	19.5
gut	70.2	70.4	75.5	65.1	70.0	67.5	60.5	78.3
weniger gut	5.1	6.1	6.2	4.7	2.8	12.5	2.6	2.2
schlecht	1.2	4.1	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0
weiss nicht	2.8	2.0	1.0	5.8	1.9	10.0	2.6	0.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Autos / Lieferwagen								
sehr gut	10.3	11.2	9.2	14.0	11.2	7.5	13.2	2.2
gut	34.1	33.7	30.6	33.7	32.7	32.5	36.8	45.7
weniger gut	13.3	14.3	14.3	14.0	8.4	30.0	10.5	6.5
schlecht	6.6	7.1	4.1	3.5	8.4	0.0	18.4	8.6
weiss nicht	35.7	33.7	41.8	34.8	39.3	30.0	21.1	37.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Velos								
sehr gut	5.3	5.2	3.1	9.3	7.5	2.5	5.3	0.0
gut	34.3	36.7	31.6	43.0	39.3	10.0	34.2	28.3
weniger gut	28.7	25.5	26.5	22.1	21.5	55.0	31.6	43.5
schlecht	10.1	11.2	6.1	7.0	8.4	12.5	18.4	17.4
weiss nicht	21.6	21.4	32.7	18.6	23.3	20.0	10.5	10.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Trottinettes								
sehr gut	0.8	1.0	0.0	1.2	1.9	0.0	0.0	0.0
gut	8.6	4.1	9.2	8.1	15.9	5.0	13.2	0.0
weniger gut	25.5	26.5	20.4	27.9	31.8	20.0	23.7	21.7
schlecht	24.4	25.5	19.4	19.8	16.8	35.0	31.6	43.5
weiss nicht	40.7	42.9	51.0	43.0	33.6	40.0	31.5	34.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fortsetzung Tab. 20: Beurteilung des Bodenbelags nach Standorten

Standort Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Hut-/Sattel-/ Glocken- gasse in % (n=98)	Tanz- gässlein in % (n=98)	Münster- berg in % (n=86)	Gerber- gasse in % (n=107)	Münster- platz in % (n=40)	Unterer Heuberg in % (n=38)	Schlüssel- berg in % (n=46)
Befahrbarkeit mit Skateboards / Inlineskates								
sehr gut	0.2	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
gut	3.9	4.1	4.1	3.5	6.6	2.5	2.6	0.0
weniger gut	20.5	20.4	17.3	19.8	30.9	12.5	13.2	17.4
schlecht	35.4	36.7	25.5	33.7	30.8	47.5	50.0	45.6
weiss nicht	40.0	38.8	53.1	43.0	30.8	37.5	34.2	37.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Kinderwagen								
sehr gut	2.1	0.0	1.0	4.7	5.6	0.0	0.0	0.0
gut	32.6	25.5	33.7	38.4	43.9	22.5	36.8	13.0
weniger gut	23.7	35.7	19.4	24.4	15.0	30.0	18.4	26.1
schlecht	13.3	11.2	12.2	5.8	9.3	15.0	23.7	32.6
weiss nicht	28.3	27.6	33.7	26.7	26.2	32.5	21.1	28.3
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Aufwertung des Stadtbildes								
sehr gut	40.2	35.7	26.5	52.3	41.1	32.5	60.5	43.5
gut	44.3	41.8	51.0	39.5	45.8	55.0	31.6	41.3
weniger gut	6.6	10.2	8.2	4.7	4.7	7.5	0.0	8.7
schlecht	7.0	9.2	10.2	2.3	8.4	5.0	5.3	4.3
weiss nicht	1.9	3.1	4.1	1.2	0.0	0.0	2.6	2.2
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

4. Auswertung nach Alter und Geschlecht



Foto oben links: Stapfelberg
Michael Mroczek
Foto oben rechts: Münsterplatz
Michael Mroczek
Foto unten links: Rümelinsplatz
Michael Mroczek
Foto unten rechts: Andreasplatz
Michael Mroczek

4. Auswertung nach Alter und Geschlecht

4.1 Alters- und geschlechtsspezifische Wahrnehmungen allgemein

Die Mehrheit der Bevölkerung nahm die Bodenpflasterung zwar wahr, deutliche Unterschiede in der Wahrnehmung der Bodenbeläge zeigen sich jedoch zwischen den verschiedenen Altersgruppen (Tab. 21). Vergleichsweise bemerken weniger junge Menschen (70,7%) den Bodenbelag. Mit steigendem Alter allerdings wird die Pflasterung vermehrt als solche erkannt, was auf einem zunehmenden Gefühl der Unsicherheit beim Gehen und der daraus resultierenden erhöhten Aufmerksamkeit beruht. Bei den über 61-jährigen lag der Anteil derer, die den Bodenbelag bewusst wahrnehmen, bei 100%. Eine Bodenbepflasterung in der Innenstadt muss also, unabhängig vom Standort, auf jeden Fall sehr stark die Belange der Älteren berücksichtigen. Dabei sind die Älteren nicht nur als Anspruchsgruppe zu betrachten, die derzeit rund 22% der Bevölkerung ausmacht. Vielmehr muss sie als der Personenkreis verstanden werden, in dem letztlich die gesamte

Allgemeinbevölkerung aufgeht. Ihre Wahrnehmungen zum Bodenbelag sind daher schlussendlich für alle relevant. Auffallend ist, dass sich kaum geschlechterspezifische Unterschiede in der Wahrnehmung ergeben, weder im Gesamtsample noch nach Altersgruppen. Männer sind der Pflasterung gegenüber leicht positiver eingestellt, was möglicherweise mit dem generell bequemerem Schuhwerk zu tun hat. Die Bevölkerungsgruppe über 61 Jahre empfindet die Pflasterung als deutlich unangenehmer als die Bevölkerungsgruppe zwischen 18 und 60 Jahren. Auch hier sind die Gründe bei dem Gefühl der zunehmenden Geh-unsicherheit in dieser Altersgruppe zu suchen. Die unter 18-jährigen bewerten den gepflasterten Bodenbelag ebenfalls vermehrt negativ, was auf deren stärkere Nutzung von Velos, Trottinets oder Skateboards zurückzuführen sein könnte. Interessant ist, dass sich die Belange beider Personengruppen – der Jugendlichen und der Älteren über 61 Jahren – ähneln. Jugendliche Velo-, Trottinette- und Skateboardfahrer brauchen ebenso wie die Älteren relativ ebene Bodenbeläge für den maximalen Nutzungskomfort.

Tab. 21: Wahrnehmung des Bodenbelags und Wohlempfinden nach Altersgruppen und Geschlecht

	Wahrnehmung des Bodenbelags				Wohlempfinden			
	Wahr- genommen in %	Nicht wahr- genommen in %	Weiss nicht in %	Gesamt in %	Angenehm in %	Nicht angenehm in %	Weiss nicht in %	Gesamt in %
Gesamt (n=513)	87.3	12.3	0.4	100.0	73.1	23.4	3.5	100.0
< 18 Jahre (n=41)	70.7	29.3	0.0	100.0	63.4	26.8	9.8	100.0
18-30 Jahre (n=141)	87.9	12.1	0.0	100.0	78.0	18.4	3.6	100.0
31-40 Jahre (n=89)	87.6	11.2	1.2	100.0	75.3	20.2	4.5	100.0
41-50 Jahre (n=80)	90.0	8.8	1.2	100.0	80.0	18.8	1.2	100.0
51-60 Jahre (n=71)	81.7	18.3	0.0	100.0	83.1	15.5	1.4	100.0
61-70 Jahre (n=50)	100.0	0.0	0.0	100.0	56.0	40.0	4.0	100.0
> 70 Jahre (n=41)	90.2	9.8	0.0	100.0	51.2	46.4	2.4	100.0
Frauen (n=321)	86.6	12.8	0.6	100.0	71.7	25.8	2.5	100.0
Männer (n=192)	88.5	11.5	0.0	100.0	75.5	19.3	5.2	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Fortsetzung Tab. 22: Wichtige Faktoren nach Alter

Alter	Gesamt in % (n=513)	18 Jahre in % (n=41)	18-30 Jahre in % (n=141)	31-40 Jahre in % (n=89)	41-50 Jahre in % (n=80)	51-60 Jahre in % (n=71)	61-70 Jahre in % (n=50)	> 70 Jahre in % (n=41)
Beurteilung								
Gute Befahrbarkeit für Kinderwagen								
sehr wichtig	23.0	24.4	34.8	21.3	11.3	14.1	34.0	9.8
wichtig	57.1	63.4	51.1	57.3	70.0	60.6	46.0	53.7
weniger wichtig	11.3	9.8	9.9	15.7	8.8	18.3	6.0	7.3
unwichtig	3.3	2.4	1.4	5.7	3.7	2.8	6.0	2.4
weiss nicht	5.3	0.0	2.8	0.0	6.2	4.2	8.0	26.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Integration ins Stadtbild								
sehr wichtig	45.2	29.3	44.7	58.4	47.5	45.1	42.0	34.1
wichtig	43.7	43.9	44.7	38.2	48.8	47.9	32.0	48.8
weniger wichtig	6.8	17.1	8.5	1.1	1.2	2.8	16.0	9.8
unwichtig	2.9	9.7	2.1	1.1	1.3	2.8	4.0	4.9
weiss nicht	1.4	0.0	0.0	1.2	1.2	1.4	6.0	2.4
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Aufwertung des Stadtbildes (historischer Charakter)								
sehr wichtig	40.9	9.8	46.8	44.9	45.0	39.4	50.0	26.8
wichtig	42.5	58.5	39.7	41.6	42.5	46.5	28.0	48.8
weniger wichtig	9.9	17.1	9.9	10.1	7.5	9.9	8.0	9.8
unwichtig	4.5	12.2	2.1	2.2	2.5	2.8	10.0	9.8
weiss nicht	2.2	2.4	1.5	1.2	2.5	1.4	4.0	4.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers								
sehr wichtig	34.5	12.2	40.4	39.3	38.8	29.6	42.0	17.1
wichtig	44.1	48.8	41.1	44.9	46.3	52.1	24.0	53.7
weniger wichtig	11.9	24.4	14.9	7.9	8.7	5.6	12.0	14.6
unwichtig	7.2	12.2	1.4	5.6	6.2	8.5	20.0	9.8
weiss nicht	2.3	2.4	2.2	2.3	0.0	4.2	2.0	4.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Verkehrsberuhigende Wirkung								
sehr wichtig	32.9	22.0	33.3	32.6	36.3	31.0	44.0	26.8
wichtig	46.4	61.0	48.9	46.1	48.8	43.7	32.0	41.5
weniger wichtig	9.0	4.9	9.9	13.5	5.0	8.5	8.0	9.8
unwichtig	6.2	2.4	2.8	5.6	7.5	11.3	8.0	9.8
weiss nicht	5.5	9.7	5.1	2.2	2.4	5.5	8.0	12.1
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Möglichst kostengünstige Variante								
sehr wichtig	12.1	12.2	12.8	11.2	8.8	8.5	14.0	22.0
wichtig	31.0	29.3	33.3	23.6	26.2	28.2	42.0	41.5
weniger wichtig	28.8	24.4	27.7	34.8	37.5	31.0	20.0	14.6
unwichtig	24.2	29.3	23.4	28.2	22.5	28.2	18.0	17.1
weiss nicht	3.9	4.8	2.8	2.2	5.0	4.1	6.0	4.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Einheitliche Gestaltung								
sehr wichtig	14.2	7.3	14.2	14.6	13.8	12.7	18.0	19.5
wichtig	33.7	34.1	34.8	37.1	28.7	35.2	34.0	29.3
weniger wichtig	27.1	24.4	32.6	25.8	27.5	32.4	16.0	17.1
unwichtig	21.8	29.3	17.0	18.0	30.0	16.9	24.0	29.3
weiss nicht	3.2	4.9	1.4	4.5	0.0	2.8	8.0	4.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

Autoverkehr auf ein Minimum reduziert werden sollte. Die **Befahrbarkeit mit den Velos** wird von knapp mehr als der Hälfte (57%) als „sehr wichtig“ bis „wichtig“ beurteilt, wobei festzustellen ist, dass diese Bedeutung mit zunehmendem Alter abnimmt. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass die ältere Bevölkerung um ihre eigene Sicherheit bedacht

ist. Des Weiteren fehlt wahrscheinlich der Bezug dieser Bevölkerungsgruppen zu diesem Verkehrsmittel. 65% der befragten Personen empfindet die **Befahrbarkeit mit dem Trottinette** als eher „unwichtig“. Auffallend ist jedoch die zunehmende Akzeptanz für Trottinettes bei Personen über 61 Jahre: Die gute Befahrbarkeit für dieses Fahrzeug

scheint für diese Altersgruppen einen höheren Stellenwert zu haben, was jedoch möglicherweise nicht eigenen Bedarf, sondern Sensibilisierung für die Belange der Enkel zeigt. Die Befahrbarkeit mit den **Skateboards und Inlineskates** wird von 68.4% der Befragten als „weniger wichtig“ bis „unwichtig“ eingestuft. Bei ungefähr 42% der bis 30-jährigen ist die gute Befahrbarkeit für Skateboards und Inlineskates ein wichtiges Kriterium. Bei Personen über 30 bis 60 Jahre verliert dieses Kriterium an Relevanz. Eine gute Befahrbarkeit für die **Kinderwagen** ist für ca. 80% der befragten Personen von Bedeutung. Bei der Altersgruppe über 70 Jahre nimmt die Anzahl der Befragten, die diese Befahrbarkeit als „wichtig“ beurteilen ab. Sie beträgt nur noch 63.5%. Sowohl die **Integration ins Stadtbild**, als auch die **Aufwertung des Stadtbildes** (historischer Charakter) und **Attraktivitätssteigerung der Strasse/des Quartiers** werden von rund 89% bzw. 83% der Befragten als „sehr wichtig“ bis „wichtig“ beurteilt, wobei vor allem die Integration ins Stadtbild ein wesentliches Kriterium darstellt (Abb. 4, 5 und 6). Bei den unter 18-jährigen und den 61-70-jährigen haben all diese Fragestellungen einen geringeren Stellenwert als bei den übrigen Befragten. Die **verkehrsberuhigende Wirkung** stufen 79% als „wichtig“ und „sehr wichtig“ ein. Ansonsten ist keine

Tendenz auszumachen. Etwa 53% der Befragten ist eine **kostengünstige Variante** für eine Bodenpflasterung „weniger wichtig“ bis „unwichtig“. Ansonsten sind auch hier keine weiteren Tendenzen erkennbar. 47.9% der Befragten sprechen sich für eine **einheitliche Gestaltung** aus, während 48.9% dagegen sind.

Geschlechterspezifische Unterschiede in der Bedeutung einzelner Faktoren sind in einigen Fällen auffallend (Tab. 23): So ist der **eigene Gehkomfort** bei Männern deutlich weniger wichtig, was sich jedoch auch aus der bereits gemachten Feststellung erklärt, dass sie generell die bequemerer Schuhe tragen. Aus dem gleichen Grund dürften auch **Ebenheit** sowie **Gehsicherheit/Rutschfestigkeit** weniger wichtig sein. Der ästhetische Faktor (**Integration ins Stadtbild, Aufwertung des Stadtbildes** sowie **Attraktivitätssteigerung des Quartiers**) schlägt bei Männern als relevante Kategorie stärker zu Buche. Aus den geschlechterspezifischen Unterschieden beim **Kostenfaktor** lassen sich keine eindeutigen Erklärungen ableiten. Interessant ist der hohe Anteil von Männern (29%), die die Kosten als „unwichtig“ erachten.

Abb. 4: Unterer Heuberg



Foto: R. Schneider-Sliwa

Abb. 5: Schlüsselberg



Foto: Michael Mroczek

Tab. 23: Wichtige Faktoren nach Geschlecht

Geschlecht Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Männer in % (n=192)	Frauen in % (n=321)
Eigener Gehkomfort			
sehr wichtig	38.6	24.0	47.4
wichtig	45.6	53.6	40.8
weniger wichtig	11.5	15.6	9.0
unwichtig	3.1	5.7	1.6
weiss nicht	1.2	1.1	1.2
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Ebenheit / keine Hindernisse			
sehr wichtig	34.5	29.2	37.7
wichtig	44.8	45.8	44.2
weniger wichtig	14.8	17.7	13.1
unwichtig	5.1	6.8	4.1
weiss nicht	0.8	0.5	0.9
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Gehsicherheit / Rutschfestigkeit			
sehr wichtig	45.6	35.9	51.4
wichtig	48.5	55.2	44.5
weniger wichtig	3.9	5.2	3.1
unwichtig	1.6	3.1	0.6
weiss nicht	0.4	0.6	0.4
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Gute Befahrbarkeit für den Auto- und Anlieferverkehr			
sehr wichtig	2.9	3.6	2.5
wichtig	19.7	14.6	22.7
weniger wichtig	32.4	32.3	32.4
unwichtig	40.2	45.3	37.1
weiss nicht	4.8	4.2	5.3
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Gute Befahrbarkeit für Velos			
sehr wichtig	11.7	9.9	12.8
wichtig	45.4	43.2	46.7
weniger wichtig	23.0	29.2	19.3
unwichtig	15.4	15.6	15.3
weiss nicht	4.5	2.1	5.9
Gesamt	100.0	100.0	100.0

Geschlecht Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Männer in % (n=192)	Frauen in % (n=321)
Gute Befahrbarkeit für Trottoirnetzes			
sehr wichtig	4.3	3.6	4.7
wichtig	22.8	17.2	26.2
weniger wichtig	33.5	40.6	29.3
unwichtig	31.0	31.8	30.5
weiss nicht	8.4	6.7	9.3
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Gute Befahrbarkeit für Skateboards / Inlineskates			
sehr wichtig	5.3	4.2	5.9
wichtig	17.5	14.1	19.6
weniger wichtig	35.5	42.2	31.5
unwichtig	32.9	32.8	33.0
weiss nicht	8.8	6.8	10.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Gute Befahrbarkeit für Kinderwagen			
sehr wichtig	23.0	20.8	24.3
wichtig	57.1	58.3	56.4
weniger wichtig	11.3	10.4	11.8
unwichtig	3.3	6.8	1.2
weiss nicht	5.3	3.7	6.3
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Integration ins Stadtbild			
sehr wichtig	45.2	47.9	43.6
wichtig	43.7	42.2	44.5
weniger wichtig	6.8	4.7	8.1
unwichtig	2.9	2.6	3.1
weiss nicht	1.4	2.6	0.7
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Aufwertung des Stadtbildes (historischer Charakter)			
sehr wichtig	40.9	45.3	38.3
wichtig	42.5	40.6	43.6
weniger wichtig	9.9	7.8	11.2
unwichtig	4.5	4.2	4.7
weiss nicht	2.2	2.1	2.2
Gesamt	100.0	100.0	100.0

Fortsetzung Tab. 23: Wichtige Faktoren nach Geschlecht

Geschlecht Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Männer in % (n=192)	Frauen in % (n=321)
Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers			
sehr wichtig	34.5	37.5	32.7
wichtig	44.1	42.7	44.9
weniger wichtig	11.9	9.4	13.4
unwichtig	7.2	6.8	7.5
weiss nicht	2.3	3.6	1.5
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Verkehrsberuhigende Wirkung			
sehr wichtig	32.9	31.8	33.6
wichtig	46.4	41.7	49.2
weniger wichtig	9.0	13.0	6.5
unwichtig	6.2	7.8	5.3
weiss nicht	5.5	5.7	5.4
Gesamt	100.0	100.0	100.0

Geschlecht Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Männer in % (n=192)	Frauen in % (n=321)
Möglichst kosten- günstige Variante			
sehr wichtig	12.1	11.5	12.5
wichtig	31.0	28.1	32.7
weniger wichtig	28.8	27.1	29.9
unwichtig	24.2	29.2	21.2
weiss nicht	3.9	4.1	3.7
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Einheitliche Gestaltung			
sehr wichtig	14.2	13.0	15.0
wichtig	33.7	32.3	34.6
weniger wichtig	27.1	31.8	24.3
unwichtig	21.8	21.4	22.1
weiss nicht	3.2	1.5	4.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

4.3 Grad der Zufriedenheit

Bei einzelnen Punkten fallen unterschiedliche Bewertungen zwischen den Altersklassen auf. Das Augenmerk sollte hier auf den Kategorien „weniger gut“ und „schlecht“ liegen (Tab. 24). Einige Ergebnisse erklären sich selbst, z.B.

Befahrbarkeit mit Trottinette oder Velo und die höheren Anteile schlechterer Bewertung mit steigendem Alter. Es gibt keine signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede (Tab. 25).

Abb. 6: Porphyrpflasterung in Reihen verlegt, Gerbergasse



Foto: Michael Mroczek

Fortsetzung Tab. 24: Beurteilung des Bodenbelages nach Alter

<div>Alter</div> <div>Beurteilung</div>	Gesamt in % (n=513)	unter 18 Jahre in % (n=41)	18-30 Jahre in % (n=141)	31-40 Jahre in % (n=89)	41-50 Jahre in % (n=80)	51-60 Jahre in % (n=71)	61-70 Jahre in % (n=50)	> 70 Jahre in % (n=41)
Befahrbarkeit für Skateboards / Inlineskates								
sehr gut	0.2	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0
gut	3.9	0.0	4.3	3.4	3.8	9.9	0.0	2.4
weniger gut	20.5	19.5	18.4	16.9	21.3	26.8	18.0	26.8
schlecht	35.4	46.3	49.6	42.7	31.3	18.3	20.0	17.1
weiss nicht	40.1	34.2	27.7	37.0	42.6	45.0	62.0	53.7
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Kinderwagen								
sehr gut	2.1	0.0	1.4	2.2	3.8	2.8	2.0	2.4
gut	32.6	19.5	32.6	38.2	37.5	33.8	26.0	29.3
weniger gut	23.8	19.5	23.4	24.7	20.0	26.8	30.0	22.0
schlecht	13.3	19.5	15.6	11.2	15.0	9.9	10.0	9.8
weiss nicht	28.2	41.5	27.0	23.5	23.7	26.7	32.0	36.5
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Aufwertung des Stadtbildes								
sehr gut	40.2	24.4	44.0	49.4	53.8	31.0	34.0	19.5
gut	44.2	53.7	46.1	36.0	36.2	52.1	40.0	53.7
weniger gut	6.6	12.2	3.5	7.9	5.0	4.2	16.0	4.9
schlecht	7.0	4.9	5.0	4.5	5.0	11.3	8.0	17.1
weiss nicht	2.0	4.8	1.4	2.2	0.0	1.4	2.0	4.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 25: Beurteilung des Bodenbelags nach Geschlecht

Geschlecht Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Frauen in % (n=321)	Männer in % (n=192)
Optischer Gesamteindruck			
sehr gut	36.3	35.8	37.0
gut	53.8	53.9	53.6
weniger gut	8.2	8.7	7.3
schlecht	1.0	0.9	1.0
weiss nicht	0.7	0.7	1.1
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Gehkomfort / Wohlbefinden			
sehr gut	12.7	10.9	15.6
gut	55.2	54.5	56.3
weniger gut	21.6	21.5	21.9
schlecht	9.7	12.5	5.2
weiss nicht	0.8	0.6	1.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee und Eis			
sehr gut	5.3	3.4	8.3
gut	35.5	37.4	32.3
weniger gut	26.7	24.9	29.7
schlecht	15.6	15.0	16.7
weiss nicht	16.9	19.3	13.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Gleitsicherheit bei Trockenheit			
sehr gut	20.7	19.6	22.4
gut	70.2	72.0	67.2
weniger gut	5.1	5.3	4.7
schlecht	1.2	0.9	1.6
weiss nicht	2.8	2.2	4.1
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Autos / Lieferwagen			
sehr gut	10.3	7.8	14.6
gut	34.1	32.4	37.0
weniger gut	13.3	13.7	12.5
schlecht	6.6	4.7	9.9
weiss nicht	35.7	41.4	26.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0

Geschlecht Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Frauen in % (n=321)	Männer in % (n=192)
Befahrbarkeit mit Velos			
sehr gut	5.3	3.4	8.3
gut	34.3	37.1	29.7
weniger gut	28.7	27.7	30.2
schlecht	10.1	7.5	14.6
weiss nicht	21.6	24.3	17.2
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Trottoirplatten			
sehr gut	0.8	0.6	1.0
gut	8.6	9.0	7.8
weniger gut	25.5	26.8	23.4
schlecht	24.4	21.2	29.7
weiss nicht	40.7	42.4	38.1
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Skateboards / Inlineskates			
sehr gut	0.2	0.0	0.5
gut	3.9	4.4	3.1
weniger gut	20.4	23.1	16.1
schlecht	35.5	30.5	43.8
weiss nicht	40.0	42.0	36.5
Gesamt	100.0	100.0	100.0
Befahrbarkeit mit Kinderwagen			
sehr gut	2.1	1.9	2.6
gut	32.6	35.5	27.6
weniger gut	23.8	23.7	24.0
schlecht	13.3	10.6	17.7
weiss nicht	28.2	28.3	28.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

4.4 Wünsche für die Zukunft

55.2% der befragten Personen sprechen sich für eine Mischung zwischen Pflasterung und Schwarzbelag aus, wobei mit zunehmendem Alter die Mischung an Akzeptanz verliert (Tab. 26). Ein Drittel spricht sich für einen gepflasterten Bodenbelag aus. Hier steigt die Akzeptanz bis zu der Altersgruppe der 50-jährigen, danach sinkt sie, was auf steigende Unsicherheiten beim Gehen oder auf eine erhöhte Sensibilität für Stolperfallen und Gefährdungspotential zurückgeführt wird. Die geschlechtsspezifischen Unterschiede sind kaum relevant. Tendenziell sprechen sich mehr Frauen als Männer für einen gepflasterten Bodenbelag aus.

Eine Pflasterung der gesamten Innenstadt wird von mehr als 2/3 der Befragten (69%) abgelehnt. Die Bevölkerung scheint bei der Bodenbelagswahl auf die vorherrschende Nutzung (Einkaufsstrasse etc.) und auf die verschiedenen Interessensgruppen Rücksicht zu nehmen. Eine entsprechende Mischung der Beläge erlaubt die Umsetzung dieser Ansprüche. Bei der Auswertung nach Altersgruppen fällt auf, dass sich die unter 18-jährigen und über 70-jährigen deutlicher als die restlichen Befragten gegen eine

flächendeckende Pflasterung aussprechen, was ebenfalls mit der Sorge der über 70-jährigen um ihre Gehsicherheit in Verbindung stehen kann. Die unter 18-jährigen bevorzugen wahrscheinlich einen Bodenbelag, den sie einfach mit verschiedenen Sportgeräten (Inlineskates, Skateboard, etc.) befahren können. Geschlechtsspezifische Unterschiede gibt es hier kaum.

Für eine Pflasterung in gewissen Bereichen der Innenstadt spricht sich allerdings wieder eine grosse Mehrheit der Befragten aus (83.4%). Dies lässt sich mit der Begründung der obigen Frage und mit dem Wunsch nach einer Aufwertung des Stadtbildes und der Attraktivitätssteigerung verbinden. Nur 10% lehnen eine teilweise Pflasterung ganz ab, 6.4% konnten sich nicht entscheiden. Bei der offenen Frage, wo genau eine Bodenpflasterung erwünscht wäre (Tab. 27), wurde an erster Stelle mit knapp 30% aller Nennungen die Fussgängerzone bzw. Einkaufsstrasse genannt. Mit 63 Nennungen bzw. 15% folgt die Altstadt. Allerdings wurden einige Strassen auch separat genannt, wie die Freie Strasse oder der Münsterberg. Nur wenige Befragte äusserten sich explizit zum Kleinbasel. So wurde die Clarastrasse nur gerade zweimal erwähnt, die Greifengasse überhaupt nicht. Ob dies daran liegt, dass es dort keine

Tab. 26: Persönliche Priorität nach Alter und Geschlecht

Prioritäten \ Alter / Geschlecht	Gesamt in % (n=513)	< 18 Jahre in % (n=41)	18-30 Jahre in % (n=141)	31-40 Jahre in % (n=89)	41-50 Jahre in % (n=80)	51-60 Jahre in % (n=71)	61-70 Jahre in % (n=50)	> 70 Jahre in % (n=41)	Frauen in % (n=321)	Männer in % (n=192)
Glatter Bodenbelag (Schwarzbelag)	7.2	9.8	2.8	4.5	8.8	4.2	12.0	22.0	6.9	7.8
Gepflasterter Bodenbelag	32.2	14.6	29.8	34.8	42.5	32.4	36.0	26.8	30.8	34.4
Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag	55.2	75.6	63.8	51.7	41.3	59.2	44.0	46.3	57.6	51.0
Anderes	5.4	0.0	3.6	9.0	7.4	4.2	8.0	4.9	4.7	6.8
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Für eine flächendeckende Pflasterung der Innenstadt (Nur Positivnennungen)	31.0	17.1	32.6	31.5	33.8	33.8	38.0	19.5	29.0	34.4
Für eine Pflasterung in gewissen Bereichen der Innenstadt (Nur Positivnennungen)	83.4	82.9	88.7	83.1	86.3	87.3	74.0	65.9	84.4	81.8

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 27: Gewünschte Standorte der Innenstadtpflasterung

Wo genau?	Anzahl Nennungen	
	absolut	in Prozent
Fussgängerzone / Einkaufsstrassen	123	29.3
Altstadt	63	15.0
Freie Strasse	43	10.3
Historische Plätze (Barfi, Marktplatz, etc.)	48	11.5
Münsterplatz, Münsterberg	17	4.1
Steinvorstadt	17	4.1
Flächendeckend in der ganzen Innenstadt	17	4.1
Kleine Gassen, auch Kleinbasel	15	3.6
Spalenberg	14	3.3
Schwach befahrene Strassen	13	3.0
Gerbergasse	10	2.4
Ebene Flächen/Strassen	5	1.2
Rümelinsplatz	4	0.9
Nur Gehbereiche, nicht Strassen	4	0.9
Falknerstrasse	3	0.7
Nadelberg	3	0.7
Heuberg	3	0.7
Clarastrasse	2	0.5
Gemsberg	2	0.5
Rheinsprung	2	0.5
Hutgasse	2	0.5
Schiffände	2	0.5
Schneidergasse	2	0.5
Tanzgässlein	2	0.5
St. Alban - Vorstadt / Dalbeloch	2	0.5
Augustinergasse	1	0.2
Gesamt	419	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (513 Befragte, n=419 Nennungen)

Fussgängerzone gibt oder ob dies auf die Befragungsstandorte (ausschliesslich im Grossbasel) zurückzuführen ist, kann nicht eindeutig geklärt werden.

80.5% der befragten Bevölkerung sind der Ansicht, dass die Pflasterung der Innenstadt eine Verbesserung des Stadtbildes bewirkt (Tab. 28, Abb. 7). Auch hier glauben die unter 18-jährigen und über 61-jährigen weniger deutlich an eine Verbesserung des Stadtbildes durch eine Pflasterung. An eine Attraktivitätssteigerung für Touristinnen und Touristen glauben rund 80% der 18-40-jährigen, bei den über 61-jährigen sind es nur noch 58% resp. 48.8% (über 70 Jahre). Dass eine Pflasterung zur Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers für die AnwohnerInnen beiträgt, wird mehrheitlich quer durch alle Altersgruppen – mit Ausnahme der über 60-jährigen – so eingeschätzt. So sehen auch 18% resp. 24% der über 61-jährigen überhaupt keine Vorteile in einer Pflasterung. Generell fällt auf, dass die älteren Bevölkerungsgruppen bei den meisten Fragen eher negativ auf eine Pflasterung ansprechen. Der eigene Gehkomfort hat für sie oberste Priorität.

Auffallend an der folgenden Einschätzung ist, dass sich die Geschlechter in ihrer Bewertung nicht unterscheiden. Man kann also davon ausgehen, dass die Allgemeinbevölkerung in ihrer Gesamtheit einer Bodenpflasterung an bestimmten Standorten einen hohen Stellenwert einräumt.

Abb. 7: Bepflasterung am Andreasplatz, Basel

Foto: Michael Mroczek



Tab. 28: Vorteile von Bodenpflasterungen (Mehrfachnennungen möglich)

Alter/Geschlecht		Verbesserung Stadtbild (hist. Charakter)	Attraktivitäts- steigerung der Strasse / des Quartiers für die AnwohnerInnen	Attraktivitäts- steigerung für TouristInnen	Innenstadt erhält einheitlichen Charakter	Verkehrsberuhigende Wirkung	Weiss nicht	Keine Vorteile
Gesamt	(n=513) in %	80.5	57.5	71.9	47.6	52.0	2.5	7.6
< 18 Jahre	(n=41) in %	68.3	51.2	63.4	41.5	58.5	4.9	2.4
18-30 Jahre	(n=141) in %	87.2	65.2	79.4	41.1	51.1	2.8	3.5
31-40 Jahre	(n=89) in %	91.0	52.8	80.9	51.7	48.3	1.1	4.5
41-50 Jahre	(n=80) in %	81.3	67.5	73.8	50.0	38.8	1.3	10.0
51-60 Jahre	(n=71) in %	80.3	54.9	71.8	56.3	50.7	2.8	2.8
61-70 Jahre	(n=50) in %	68.0	46.0	58.0	50.0	54.0	2.0	18.0
> 70 Jahre	(n=41) in %	61.0	46.3	48.8	43.9	39.0	4.9	24.4
Frauen	(n=321) in %	81.6	57.0	72.0	50.5	54.2	2.5	7.8
Männer	(n=192) in %	78.6	58.3	71.9	42.7	48.4	2.6	7.3

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

5. Die Meinung nichtbehinderter Personen zu behindertengerechten Bodenbelägen



Foto oben links: Imbergässlein
Michael Mroczek
Foto oben rechts: Durchgang vom Imbergässlein zum Andreasplatz
Michael Mroczek
Foto unten links: Münsterplatz
Michael Mroczek
Foto unten rechts: Münsterberg
Michael Mroczek

5. Die Meinung nichtbehinderter Personen zu behindertengerechten Bodenbelägen

In zwei Spezialauswertungen befasste sich die Studie mit den Belangen behinderter Personen:

- Die 513 nichtbehinderten Befragten aus der Allgemeinbevölkerung wurden gefragt, wie aus ihrer Sicht Behinderte die Bodenbeläge wahrnehmen und beurteilen würden. Sinn dieser Auswertung war es zu ermitteln, wie weit einerseits die Belange der Behinderten in der Allgemeinbevölkerung bekannt sind und berücksichtigt werden und andererseits in welcher Weise sich hier Annäherungen und Kompromisslösungen zwischen den Wahrnehmungen unterschiedlicher Personengruppen abzeichnen.
- In die gleiche Richtung zielte die zweite Spezialauswertung: Hierbei wurden Personen, die sich auf ein Berufsleben in planenden Berufen vorbereiten, gebeten, die Bodenbeläge aus der Perspektive behinderter Menschen zu testen. Zum Einsatz kamen 18 nichtbehinderte Studierende der Geographie, die anhand eines Beobachtungsrasters herausfinden sollten, welcher Boden aus Sicht angehender Berufsfachleute für Behinderte geeignet sein könnte. Diese Perspektive diente auch dazu, eine Folgestudie vorzubereiten, in der Behinderte zu den Bodenbelägen in Basel befragt wurden.

5.1 Beurteilung durch die Allgemeinbevölkerung

Die Sensibilisierung bezüglich der Probleme der Behinderten ist in der Bevölkerung fortgeschritten (Tab. 29): Rund 96% empfinden die gute Begehrbarkeit für Blinde und Sehbehinderte als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ und 88,5% halten die gute Befahrbarkeit mit Rollstühlen für ein Muss. Der Anteil ist jedoch geringer als der bei der Begehrbarkeit für die Blinden. Dies kann dahingehend interpretiert werden, dass für viele Menschen der Totalverlust der Sehfähigkeit subjektiv grösseres Gewicht hat als der Verlust der Mobilität, den Nichtbehinderte vielleicht nur begrenzt einschätzen können. Im Allgemeinen weisen diese Resultate auf eine hohe Toleranz für Behinderte und eine starke soziale Kompetenz hin.

Auffallend ist das Ergebnis zur **Befahrbarkeit mit Rollstühlen** (Tab. 30). Die Bodenpflasterung wird von der sogenannten Allgemeinbevölkerung, die keine erkennbaren Behinderungen zeigte, als weniger geeignet für Rollstuhlfahrer bewertet. Die meisten Personen beurteilten die Befahrbarkeit mit Rollstühlen mit „weniger gut“ bis „schlecht“. Die Befragten haben – vielleicht durch die Behinderteninitiative sensibilisiert – ein hohes Problembewusstsein für die Behindertenproblematik. Dies zeigt ein hohes Mass an Verständnis für die Belange der Mobilitätsbehinderten und Rollstuhlfahrer. Nur 28,1% konnten sich hier nicht äussern. Ungefähr 28,2% schätzt die

Tab. 29: Beurteilung der Bodenbeläge in Bezug auf Behindertenfreundlichkeit

Häufigkeiten	absolut	in Prozent	kumulierte Prozente
Wie wichtig ist Ihnen die ... gute Begehrbarkeit für Blinde / Sehbehinderte?			
sehr wichtig	273	53.2	53.2
wichtig	219	42.7	95.9
weniger wichtig	14	2.7	98.6
unwichtig	2	0.4	99.0
weiss nicht	5	1.0	100.0
... gute Befahrbarkeit für RollstuhlfahrerInnen?			
sehr wichtig	212	41.3	41.3
wichtig	242	47.2	88.5
weniger wichtig	26	5.1	93.6
unwichtig	11	2.1	95.7
weiss nicht	22	4.3	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513).

Begehbarkeit für Blinde als gut oder sehr gut ein, 46,2% jedoch als weniger gut oder schlecht. In diesem Ergebnis zeigt sich Unkenntnis darüber, dass gerade für Blinde ein gepflasterter Bodenbelag mit deutlich wechselnder Struktur (letzteres jedoch in Basel nicht optimal umgesetzt) eine taktile Unterscheidbarkeit nicht nur des Bodens, sondern auch des städtischen Raumes ergibt. 35,0% konnte die Orientierungshilfen durch Farbkontraste nicht beurteilen und antwortete mit „weiss nicht“. Erstaunlich hoch ist jedoch der Anteil derer, die sich sehr gut in die Lage der Behinderten hineinversetzen können und auf die Frage nach den **Orientierungshilfen durch Farbkontraste** mit „weniger gut“ und „schlecht“ antworteten. Knapp 33% der Befragten empfinden die **Orientierungshilfen durch Kanten und Randsteine** als gutes Hilfsmittel. Der Anteil der unschlüssigen Personen ist jedoch etwa gleich hoch. Ebenfalls ein Drittel zeigt jedoch ein deutliches Bewusstsein für die Problematik der Blinden und Sehbehinderten.

Tab. 30: Beurteilung des Bodenbelags nach ausgewählten Kriterien

Häufigkeiten	absolut	in Prozent	kumulierte Prozente
Befahrbarkeit mit Rollstühlen			
sehr gut	6	1.2	1.2
gut	94	18.3	19.5
weniger gut	129	25.1	44.6
schlecht	140	27.3	71.9
weiss nicht	144	28.1	100.0
Begehbarkeit für Blinde			
sehr gut	10	1.9	1.9
gut	135	26.3	28.2
weniger gut	138	26.9	55.1
schlecht	99	19.3	74.4
weiss nicht	131	25.6	100.0
Orientierungshilfen durch Farbkontraste			
sehr gut	9	1.8	1.8
gut	115	22.4	24.2
weniger gut	101	19.7	43.9
schlecht	108	21.1	65.0
weiss nicht	180	35.0	100.0
Orientierungshilfen durch Kanten und Randsteine			
sehr gut	11	2.1	2.1
gut	157	30.6	32.7
weniger gut	88	17.2	49.9
schlecht	91	17.7	67.6
weiss nicht	166	32.4	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003 (n=513 Befragte)

Auch die Fragen über die **Begehbarkeit und Orientierung für Blinde** zeigt mit ihren hohen Anteilen an Antworten der Kategorie „weniger gut“ und „schlecht“, dass die Allgemeinbevölkerung hier „Stolpersteine“ wahrnimmt. Dies ist am ausgeprägtesten beim Schlüsselberg der Fall, aber auch bei der Gerbergasse, die durch vielerlei Randhindernisse und zu wenig ausgeprägte Orientierung zum Stolpern geradezu einlädt, oder die graugrundige Hut-, Sattel- und Glockengasse, deren Randsteine sich kaum durch farbliche Unterschiede auszeichnen und die daher eher eine Stolperfalle für Personen mit Restsehvermögen sind (Tab. 31). In der Empfindung der Befragten werden der Münsterplatz und der Schlüsselberg zwar negativer als die anderen Standorte eingeschätzt, allerdings werden diese deutlich taktil erfassbaren Unebenheiten für Blinde und Sehbehinderte nicht als generell nachteilig erachtet. Objektiv nachteilig sind für diese Personen nur Bodenbeläge, die sich durch mangelnde taktile Unterscheidbarkeit auszeichnen, also entweder ganz glatt oder gänzlich ohne Strukturwechsel an strategisch wichtigen Stellen (Abzweigungen u.ä.) sind. **Orientierungshilfen durch Farbkontraste** werden generell von weniger als einem Drittel der Bevölkerung als „gut“ oder „sehr gut“ eingestuft. Wenn man durch eine Frage auf die Belange der Blinden sensibilisiert ist, fällt dem überwiegenden Anteil der Befragten standortunabhängig auf, dass die notwendigen hell/dunkel Farbkontraste für Personen mit Restsehvermögen ungenügend berücksichtigt wurden. **Orientierungshilfen durch Kanten und Bordsteine** werden von je ungefähr 30% als „sehr gut“ und „gut“, „weniger gut“ und „schlecht“ oder als „nicht beurteilbar“ eingeschätzt. Nach **Standorten** zeigt sich, dass ein Problem bei der Gerbergasse erkannt wird, die wegen der Randhindernisse nicht genügend noch sichtbare Orientierungshilfen durch Farbkontraste bietet und ebenfalls keine durch Kanten oder in den Boden eingelassenen taktile Orientierungshilfen bietet, wie das z.B. auf der Hauptstrasse in Lörrach und anderen Orten der Fall ist. Die ausgeprägten Randsteine bei der Hut-, Sattel- und Glockengasse dagegen werden mit ihren hohen Anteilen an Positivnennungen von der Allgemeinbevölkerung als Orientierungshilfe für Blinde fast überschätzt, denn dort kann die grau in grau gehaltene Farbgebung für Personen mit Restsehvermögen zu einer regelrechten Stolperfalle werden.

In allen Altersgruppen der befragten nichtbehinderten Allgemeinbevölkerung werden die Belange der Behinderten als „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“ betrachtet (Tab. 32). Die Altersgruppen von 40 bis 60 Jahren, die zu einem grossen Teil im Erwerbsleben stehen dürften, die berufliche Aufbauphase überwunden und die Konsolidierungsphase erreicht haben, scheinen hier eine geringere Gewichtung

auf den Faktor „sehr wichtig“ zu legen. Ob sich hinter der höheren Gewichtung derer, die jung und im Aufbau sind oder sich auf das Alter zu bewegen ein besonderer „Empathiefaktor“ verbirgt, wäre möglich. Dass die gute **Begehrbarkeit für Blinde** bei Frauen so viel stärker zählt als bei Männern, dürfte an der dem weiblichen Geschlecht attestierten grösseren Fähigkeit zur Sozialkompetenz liegen. Dies dürfte auch die höhere Gewichtung bei der **Befahrbarkeit mit Rollstühlen** erklären.

Interessant ist folgende Einschätzung: Obwohl die Belange der Behinderten von fast allen Altersgruppen im Allgemeinen als „sehr wichtig“ und „wichtig“ eingestuft werden, zeigt Tabelle 32, dass alle Altersgruppen in Bezug auf die tatsächlichen Bodenbeläge ein weniger positives Bild zeichnen. In allen Altersgruppen haben deutlich geringere Anteile der Befragten das Gefühl, dass die Befahrbarkeit mit Rollstühlen, die Begehrbarkeit für Blinde, Orientierungshilfen durch Farbkontraste, Kanten oder Randsteine gut sind.

Erstaunlich hoch ist der Anteil derer, die hier „weniger gut“, „schlecht“ oder „weiss nicht“ angeben. Es wird also erkannt, dass die Belange der Behinderten hinsichtlich der Bodenbeläge wichtig sind, jedoch wird nicht wahrgenommen, dass die Bodenbeläge besonders behindertengerecht wären.

5.2 Einschätzung des Bodenbelags durch nichtbehinderte Studierende/angehende Berufsfachleute

Da es zum Thema „behindertengerechte Bodenbeläge“ viele Meinungen gibt, wurde in dieser Spezialauswertung eine Einschätzung von Studierenden eingeholt, die sich auf den Planungsberuf vorbereiten. Ferner führten sie auch einen Vergleich der Bepflasterung an verschiedenen Testflächen mit den wenigen bestehenden Richtlinien für behindertengerechte Bauweisen durch.

Tab. 31: Beurteilung des Bodenbelags nach Standorten

Standort Beurteilung	Gesamt in % (n=513)	Hut-/ Sattel-/ Glocken- gasse in % (n=98)	Tanz- gässlein in % (n=98)	Münster- berg in % (n=86)	Gerber- gasse in % (n=107)	Münster- platz in % (n=40)	Unterer Heuberg in % (n=38)	Schlüssel- berg in % (n=46)
Befahrbarkeit mit Rollstühlen								
sehr gut	1.2	0.0	0.0	3.5	2.8	0.0	0.0	0.0
gut	18.3	8.2	20.4	24.4	29.9	7.5	18.4	6.5
weniger gut	25.1	36.7	18.4	27.9	22.4	27.5	21.1	17.4
schlecht	27.3	25.5	27.6	16.3	16.8	40.0	34.2	58.7
weiss nicht	28.1	29.6	33.6	27.9	28.1	25.0	26.3	17.4
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Begehrbarkeit für Blinde								
sehr gut	1.9	1.0	2.0	3.5	1.9	0.0	2.6	2.2
gut	26.3	21.4	30.6	34.9	27.1	20.0	26.3	15.2
weniger gut	26.9	29.6	13.3	20.9	37.4	32.5	26.3	32.6
schlecht	19.3	20.4	27.6	10.5	16.8	20.0	13.2	26.1
weiss nicht	25.6	27.6	26.5	30.2	16.8	27.5	31.6	23.9
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Orientierungshilfen durch Farbkontraste								
sehr gut	1.8	2.0	2.1	3.5	0.9	0.0	0.0	2.2
gut	22.4	16.3	19.4	20.9	25.2	37.5	34.2	15.2
weniger gut	19.7	19.4	17.3	14.0	25.2	25.0	21.1	17.4
schlecht	21.1	21.5	24.5	22.1	23.4	10.0	10.5	23.9
weiss nicht	35.0	40.8	36.7	39.5	25.3	27.5	34.2	41.3
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Orientierungshilfen durch Kanten und Randsteine								
sehr gut	2.1	2.0	2.0	3.5	2.8	0.0	0.0	2.2
gut	30.6	44.9	29.6	26.7	29.0	25.0	31.6	17.4
weniger gut	17.2	10.2	15.3	15.1	26.2	32.5	15.8	6.5
schlecht	17.7	8.2	22.4	15.2	23.4	15.0	18.4	21.7
weiss nicht	32.4	34.7	30.7	39.5	18.6	27.5	34.2	52.2
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Tab. 32: Wichtige Faktoren nach Alter und Geschlecht

Alter / Geschlecht	Gesamt in % (n=513)	< 18 Jahre in % (n=41)	18-30 Jahre in % (n=141)	31-40 Jahre in % (n=89)	41-50 Jahre in % (n=80)	51-60 Jahre in % (n=71)	61-70 Jahre in % (n=50)	> 70 Jahre in % (n=41)	Frauen in % (n=321)	Männer in % (n=192)
Beurteilung										
Gute Begehrbarkeit für Blinde / Sehbehinderte										
sehr wichtig	53.2	68.3	60.3	52.8	41.3	42.3	56.0	53.7	59.8	42.2
wichtig	42.7	24.4	39.0	41.6	53.8	52.1	40.0	41.5	38.0	50.5
weniger wichtig	2.7	4.9	0.7	5.6	2.5	4.2	0.0	2.4	1.2	5.2
unwichtig	0.4	2.4	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5
weiss nicht	1.0	0.0	0.0	0.0	1.1	1.4	4.0	2.4	0.7	1.6
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Gute Befahrbarkeit für RollstuhlfahrerInnen										
sehr wichtig	41.3	51.2	51.8	37.1	31.3	29.6	50.0	34.1	43.0	38.5
wichtig	47.2	46.3	42.6	53.9	56.3	49.3	40.0	36.6	46.4	48.4
weniger wichtig	5.1	2.5	2.1	5.6	6.3	11.3	0.0	9.8	4.0	6.8
unwichtig	2.1	0.0	0.7	2.2	2.5	4.2	4.0	2.4	1.6	3.1
weiss nicht	4.3	0.0	2.8	1.2	3.6	5.6	6.0	17.1	5.0	3.2
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Abb. 8: Rollstuhlgerechte Pflasterung in Bad Säckingen (D)



Foto: R. Schneider-Sliwa

Tab. 33: Beurteilung des Bodenbelags nach Alter

Alter	Gesamt in % (n=513)	< 18 Jahre in % (n=41)	18-30 Jahre in % (n=141)	31-40 Jahre in % (n=89)	41-50 Jahre in % (n=80)	51-60 Jahre in % (n=71)	61-70 Jahre in % (n=50)	> 70 Jahre in % (n=41)
Beurteilung								
Befahrbarkeit mit Rollstühlen								
sehr gut	1.2	0.0	0.7	1.1	2.5	1.4	2.0	0.0
gut	18.3	12.2	21.3	13.5	21.3	19.7	12.0	24.4
weniger gut	25.1	14.6	21.3	27.0	27.5	31.1	38.0	14.6
schlecht	27.3	29.3	32.6	19.1	27.4	23.9	26.0	31.7
weiss nicht	28.1	43.9	24.1	39.3	21.3	23.9	22.0	29.3
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Begehbarkeit für Blinde								
sehr gut	1.9	0.0	0.7	1.2	3.8	1.4	4.0	4.9
gut	26.4	14.6	28.4	21.3	26.3	38.0	22.0	26.8
weniger gut	26.9	26.8	29.8	25.8	28.6	28.2	26.0	14.6
schlecht	19.3	24.4	19.1	16.9	21.3	12.7	20.0	26.8
weiss nicht	25.5	34.2	22.0	34.8	20.0	19.7	28.0	26.9
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Orientierungshilfen durch Farbkontraste								
sehr gut	1.8	2.4	0.0	1.1	5.0	4.2	0.0	0.0
gut	22.4	17.1	21.3	15.7	23.8	26.8	30.0	26.8
weniger gut	19.7	19.5	19.1	28.1	20.0	18.3	18.0	7.3
schlecht	21.1	19.5	27.7	16.9	23.7	15.5	12.0	24.4
weiss nicht	35.0	41.5	31.9	38.2	27.5	35.2	40.0	41.5
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Orientierungshilfen durch Kanten und Randsteine								
sehr gut	2.1	2.4	1.4	2.2	5.0	1.4	2.0	0.0
gut	30.6	24.4	28.4	25.8	42.5	33.8	30.0	26.8
weniger gut	17.2	14.6	19.9	19.2	10.0	18.3	22.0	12.2
schlecht	17.7	14.7	22.0	20.2	13.8	14.1	12.0	22.0
weiss nicht	32.4	43.9	28.3	32.6	28.7	32.4	34.0	39.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Passantenbefragung, Juni 2003

Eine Gruppe von Studierenden der Universität Basel nahm in einer Begehung der Testflächen mit Hilfe eines Beobachtungsrasters eine Einschätzung des Bodenbelags vor. In einem ersten Schritt wurden zunächst eigene Beobachtungen zur behindertengerechten Bodenpflasterung erfasst und in einem zweiten Schritt wurden diese mit den Empfehlungen für behindertengerechte Bauweisen verglichen. Dies sollte ein zusätzliches Meinungsbild nichtbehinderter Personen zu den Belangen Behinderter erstellen; ferner diente es der Konzeptarbeit für die Befragung von Behindertengruppen in einer Folgestudie (Abb. 8, 9 und 10).

Die Beobachtungen der Studierenden an jedem Standort (s. Anhang A.2) ergaben - mit wenigen Ausnahmen - ein einheitliches Gesamtbild, das der generellen Einschätzung der in der Folgestudie befragten Gruppen behinderter Personen ähnelte: einige Bodenbeläge sowie deren Standortkontext wurden als wenig behindertengerecht

erachtet und es wurden konkrete Hinweise auf spezifische Probleme gemacht. Beim Lesen dieser Tabellen sollte man trotz unterschiedlicher Formulierungen oder gegensätzlich erscheinender Beobachtungen deren Implikationen für die betroffenen Personengruppen beachten. So ist beispielsweise ein spezifischer Klang von Böden für Blinde und stark Sehgeschädigte wichtig, ebenso die taktile Unterscheidbarkeit, die sich wiederum in wechselndem Klang niederschlägt. Betrachtet man beispielsweise die Auswertung des Standortes Gerbergasse durch die Studierenden, so zeigt sich, dass die taktile Unterscheidbarkeit mit verschiedenen Begriffen erfasst wird: „einheitlich“, „deutlich - ja“, „deutlich - nein“, „deutlich/nur durch die Abflussrinnen“, „ja, Abflussrinne spürbar“, „mittel (Rinne)“. Hier stellt sich das Gesamtbild der taktilen Unterscheidbarkeit des Bodenbelags Gerbergasse wie folgt dar: Der einheitliche Bodenbelag, der an sich keine Unterscheidbarkeit zuliesse,

bietet jedoch aufgrund seiner deutlich spürbaren Abflussrinne für Blinde und stark Sehgeschädigte eine klare Orientierungshilfe, dies um so mehr, als diese Rinne in der Mitte der Strasse gelagert ist und nicht durch Schilder jeder Art verstellt ist. Nimmt man die Einschätzung zur klanglichen Unterscheidbarkeit hinzu, so zeigt sich ebenfalls, dass der einheitliche Bodenbelag selber aufgrund seines Klangs („klingt alles gleich“) keine Orientierungshilfen bieten würde, jedoch durch die Mittellinie jene Orientierungsqualität erhält, die blinde Personen brauchen.

Die Granitbepflasterung der Hut-, Sattel- und Glockengasse ist dauerhaft, auf Generationen hinaus wieder ver-

wendbar und daher ökonomisch. Sie erhielt jedoch bei der studentischen Spontanbewertung die gleichen kritischen Bemerkungen wie von den Behindertengruppen: Die einheitlichen Grautöne erschweren Personen mit einem Restsehvermögen ebenso die Orientierung wie selbst gesunden jungen Menschen, denen die mangelhafte Farb-unterscheidung der Kante zum Stolperstein werden kann. Die Bewertungen der anderen Standorte sprechen für sich selbst und bedürfen keiner weiteren Kommentierung (siehe Anhang A.2).

Abb. 9 und 10: Auswertung der Daten



Fotos: R. Schneider-Sliwa

6. Fazit und Anmerkungen



Gehbereiche mit Porphyrfpflästerung neben der Wackenfplästerung auf dem Münsterplatz, Basel
Foto: Michael Mroczek

6. Fazit und Anmerkungen

6.1 Fazit

Pflasterflächen mit unterschiedlichen Verlegetechniken, Materialien und unterschiedlicher Optik geniessen in der Stadt Basel eine hohe Akzeptanz. Ein geglücktes Zusammenspiel von Farbe, Form, Zweckmässigkeit und Stabilität/Wiederverwertbarkeit wird mehrheitlich als wichtig für das Gesamtbild einer Stadt erkannt, zumal einer Stadt mit historischem Charakter und Kulturerbe, das auch durch gepflasterte Strassen oder Gehwege eine Aufwertung erlebt, das Wesen eines Ortes (*genius loci*) unterstreicht, und dabei noch den *homo psychologicus* emotionell anspricht.

Die Meinungen nichtbehinderter Personen zu Bodenbelägen, insbesondere auch zu den Anliegen der Behinderten, stimmen weitgehend überein mit dem, was auch Behinderte in einer Folgestudie sagten. Im Vorgriff auf die Ergebnisse dieser Arbeit sei angemerkt, dass sich die Einschätzungen bezüglich der allgemeinen Aufwertung der Stadt durch eine Bodenpflasterung der Meinung der Allgemeinbevölkerung annähert; das Problem wird überwiegend in einer *wirklich behindertengerechten* Ausführung gesehen, die aber als technisch machbar gesehen wird. Daher sprach sich hier niemand prinzipiell gegen eine Bodenpflasterung aus. In dieser Hinsicht dürften auch die langjährigen Erfahrungen mit behindertengerechten Bodenpflasterungen relevant sein, die in Lörrach und Freiburg im Breisgau gemacht wurden.

6.2 Anmerkungen

Die Ergebnisse der Befragung der Allgemeinbevölkerung und der besonderen Bedürfnisgruppen aus der Folgestudie lassen daher folgende vorsichtigen Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu:

- Eine Bodenpflasterung geniesst bei allen Anspruchsgruppen einen hohen Stellenwert.
- Eine Folgestudie (s. „Behindertengerechte Bodenpflasterung“ ab S. 51) ergab, dass selbst die behinderten Personengruppen, deren Ansprüche an den Stadtboden sehr unterschiedlich sind (deutliche taktile Unterscheidbarkeit für Blinde und Sehbehinderte – möglichst glatte Böden ohne die Elemente, die zur taktilen Unterscheidbarkeit führen für die RollstuhlfahrerInnen und Gehbehinderten), ein Votum für eine schöne Stadt abgaben. Hierzu gehören Bodenpflasterungen, die das historische Kulturerbe besser in Wert setzen.
- Einfache Lösungen (z.B. „die“ bevorzugte Kompromisslösung und möglichst billige Variante) schneiden interessanterweise bei der Allgemeinbevölkerung schlechter ab – Bodenpflasterung wird akzeptiert – aber „richtig“, d.h. mit Vielfalt, Sinn und Überlegung auch hinsichtlich des zu erzielenden Effekts. „Heimeligkeit“ durch einen „Strassenteppich“ kann nicht durch schnelle Lösungen erzielt werden, sondern durch sinnvolle Konzepte, Farbgebungen und gepflasterte Bilderteppiche. Diese können und sollten durchaus so angelegt sein wie in einigen modellhaften Bodenpflasterungen anderer Städte (insbes. Freiburg im Breisgau, jedoch auch andere, dazu die Studie Erismann 2004), die trittfest, dauerhaft und nicht einmal teuer sind.
- Einfache Bodenpflasterungsvorschläge und „Entweder-Oder“-Lösungen sind in niemandes Interesse. Solchen Konzepten wurde daher in einfacher, emotionell aufgeladener und z.T. einfacher juristischer Weise begegnet, trotz Gesprächen an runden Tischen – dies die Meinung der Verfasserin.
- Einfache Lösungen – selbst die praktische Nadelberg-Variante mit Wackepflasterung am Rand, und ansonsten Asphalt – ignorieren die Potentiale, die verschiedene Pflasterungen hinsichtlich ihrer Optik und ihres Vorteils, de facto behindertengerecht zu sein, haben. Ein Beispiel für rollstuhl- und behindertengerechte Bepflasterung ist Freiburgs Kleinpflasterung mit schlüsselgrossen, halbierten Rheinkieseln, die sich zudem noch – in Bodenschalen eingelassen – zu Mosaiken zusammenfügen lassen, die man bei Reparaturbedarf im Strasseninnern in ihrer Gesamtheit in der Schale herausnehmen und wieder einsetzen kann. Ein anderes Beispiel ist Lörrachs Grosspflasterung im Stadtzentrum, andere Beispiele sind in Lugano zu bewundern.
- Die verschiedenen Befragungsergebnisse zeigen keine grundsätzliche Ablehnung von Pflasterungen. Allerdings weisen sie auf allseitig ungeschickte Vorgehensweisen hin, wegen ihrer Einfachheit oder

- kostengünstigen Ausführung bevorzugte Lösungen „über das Knie“ brechen zu wollen bzw. diesem mit ebenso einfachen Gegenreaktionen zu begegnen.
- Will man den Expertenmeinungen Glauben schenken, nach denen schöne Pflasterungen Passantenaufkommen in Strassen steigern und mehr Verweilqualität zu erzeugen scheinen, so ergäbe sich möglicherweise ein ökonomischer Vorteil für den innerstädtischen Einzelhandel und die Gastronomie. Dies, in Zusammenhang mit der hohen Akzeptanz der Bevölkerung für Pflasterung und der Tatsache, dass nicht der Kostenfaktor prominent figurierte, sondern die Optik, Attraktivität und Verschönerung, lassen auf einen neuen Anlauf in Sachen Bodenpflasterung in Basel hoffen. Es ist zu hoffen, dass dieser Anlauf nicht wieder auf sogenannten einfachen Lösungen beruht, wie dies z.B. am Münsterplatz geschehen ist. Dort mag zwar Wackepflasterung kunsthistorisch und im Sinne der Stadtbildgestaltung korrekt sein, der Bodenbelag ist aber selbst in der Meinung der Allgemeinbevölkerung ohne sichtbare Behinderungen ein „Planungsdesaster“, und der Platz wird gemieden, wenn man kann, wobei sich Basel dieses Privileg durchaus mit Freiburg im Breisgau teilt, dessen Münsterplatz ebenfalls historisch-
 - korrekt bepflanzt ist, sich jedoch als Stolperfalle herausgestellt hat. Andere Städte sind auch in ihren historischen Stadtkernen innovative Wege gegangen und haben neue Arten von Bodenpflasterungen, mit historischer, bestehender Bausubstanz gepaart.
 - Bodenpflasterungen sind eine Form von Stadtkunst, sozusagen Kunst auf der man laufen darf oder die man mit Füßen treten kann. Als Stadtkunst wird sie sowohl von der Allgemeinbevölkerung als auch den behinderten Personen im Allgemeinen akzeptiert. Ob Bodenpflasterungen zu Stolpersteinen werden, liegt nach Ansicht der Verfasserin nach Abschluss aller Befragungen nicht unbedingt in der Pflasterung selbst begründet, sondern eher darin, wie die beteiligten Akteure vorgehen und welche Bepflasterungskonzepte sie für eine Vielfalt und Lebendigkeit des Stadtbilds entwickeln. Gute Beispiele für behindertengerechte, phantasievolle Kleinpflasterung oder stilechte Gross-Bodenpflasterungen mit dauerhaftem, lokalem, immer wieder verwertbarem Material gibt es genug. Diese inspirieren zu Ideen über eine Bodenpflasterungskunst, die allen Anspruchsgruppen gerecht wird, der Allgemeinbevölkerung und den Behinderten, der Stadtbildkommission und den für die Finanzierung Verantwortlichen.

Behindertengerechte Bodenpflasterung

Rita Schneider-Sliwa



Danksagung

Den folgenden Personen sei für ihre Mitwirkung bei der Befragung herzlich gedankt: Mathias Barmettler, Annina Cavelti, Karin Maciejczak, Dominik Michel, Karin Molteni, Daniel Raaflaub, Stefan Raaflaub, Bia Sahli, Jennifer Whitebread, ferner allen Befragten, die bereitwillig Auskunft gaben. Besonderer Dank gilt auch Claudia Erismann und Oliver Börner für die Mithilfe bei der Organisation sowie Nicole Ammann, Charlotte Ciprian und Jennifer Whitebread für ihren engagierten Einsatz bei der Drucklegung.

Fotos: R. Schneider-Sliwa (mit freundlicher Genehmigung von Antonio Alzate) und Michael Mroczek.
Bildbearbeitung: Nicole Ammann

Behindertengerechte Bodenpflasterung

Inhalt

Verzeichnis der Abbildungen.....	53
Verzeichnis der Tabellen.....	53
1 Einführung - Stadtbild und Lebensqualität.....	55
2 Ziel der Begleitstudie.....	59
3 Die Belange besonderer Anspruchsgruppen an den Stadtraum.....	67
4 Ergebnisse/Auswertung.....	71
4.1 Behindertengerechte Bauweise - Bewertung betroffener Personengruppen.....	73
4.2 Kongruenzen zwischen den Bedürfnissen von Sehbehinderten/Blinden, Rollstuhlfahrern und Gehbehinderten sowie der Allgemeinbevölkerung.....	77
4.3 Behindertengerechte Bauweisen - Sicht von Experten aus Strassenbauämtern.....	78
4.4 Fazit.....	80
A Anhang.....	87
A.3 Fragebogen Gehbehinderte/Rollstuhlfahrer.....	104
A.4 Fragebogen Blinde/Sehbehinderte.....	106

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1: „Strassenteppich“ - urbane Ästhetik beim Münster.....	57
Abb. 2: Bodenmosaike in Freiburg im Breisgau.....	63
Abb. 3: Bodenmosaike in Freiburg im Breisgau.....	63
Abb. 4: Mischung von Schwarzbelag und Pflasterung in der Altstadt von Bischofszell.....	64
Abb. 5: Mischung von Schwarzbelag und Pflasterung in der Altstadt von Bischofszell.....	64
Abb. 6: Gehsteig mit Verbundsteinen verlegt, Weil am Rhein.....	65
Abb. 7: Rollstuhl-, Blinden-, Kinderwagen- und autogerechte Bodenpflasterung in Ribeaupillé.....	65
Abb. 8: Ribeaupillé (F).....	66
Abb. 9: Ribeaupillé (F).....	66
Abb. 10: Flächige Wackelpflasterung auf dem Münsterplatz.....	75
Abb. 11: Pflastersteine in Freiburg im Breisgau.....	80
Abb. 12: Pflastersteine in Freiburg im Breisgau.....	80

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1: Befragungsergebnisse - Sehbehinderte/Blinde.....	82
Tab. 2: Befragungsergebnisse - Gehbehinderte/RollstuhlfahrerInnen.....	84

1. Einführung - Stadtbild und Lebensqualität



Foto oben links: Befragung beim Münster
R. Schneider-Sliwa

Foto oben rechts: Bepflasterung am Schlüsselberg
R. Schneider-Sliwa

Foto unten links: Besammlung beim Nadelberg
R. Schneider-Sliwa

Foto unten rechts: Bewertung mit Führhund,, Münsterberg
R. Schneider-Sliwa

1. Einführung - Stadtbild und Lebensqualität

Die Qualität des Stadtbildes, die Instandhaltung von Gebäuden und Strassen sowie die kontinuierliche Verbesserung des Wohnumfeldes sind das herausragende Kennzeichen einer attraktiven Stadt. Die Gesamtmanifestation eines Stadtbildes beeinflusst in fundamentaler Weise das Gefühl von Lebensqualität und Wirtlichkeit. Obwohl jedes Stadtbild eine gewachsene Struktur darstellt, wird diese in jeder Epoche durch Planung erst konstruiert: die Stadt ist eine gebaute Umwelt, daher ist auch die Lebensqualität einer Stadt geschaffen und kann durch bauliche Artefakte mitgesteuert werden. Diese Einsicht hat vor über einhundert Jahren in vielen Städten eine Welle der Bebauung eingeleitet, welche durch Verschönerung des Stadtbildes Mehrwert für die Stadt schaffen sollte.

Im Prozess der Stadtraumgestaltung kann Stadtplanung auch Prioritäten für Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit setzen. Städtebauliche Eingriffe, die auch sozialverträglich sind, können das symbolische Kapital einer Stadt erheblich erhöhen, was sich nicht selten günstig z.B. auf den Einzelhandel, das Steueraufkommen sowie private Investitionsleistungen auswirkt. Städtische Attraktivität kann man selbstverständlich nicht allein durch bauliche Massnahmen schaffen, und ein Redesign z.B. der städtischen Strassenbeläge allein kann nicht die Urbanität von Zentren erhöhen. Die Schaffung von Mehrwert in einer Stadt bedarf vielmehr einer koordinierten, übergeordneten Planungspolitik, welche der Stadtplanung und den zuständigen Ämtern eine starke Funktion zuweist, denn bauliche und stadtplanerische Massnahmen sind

in ihrer Bedeutung für die Inwertsetzung einer Stadt nicht zu unterschätzen: Es gilt als gesichert, dass man Stadtraum- und Zentrumsqualität mit vielfältigen Ansätzen der Bebauungsplanung unterstützen und in einigen Fällen erst hervorrufen kann. Der in der Stadtplanung weltweit praktizierte Ansatz, Stadtsilhouetten wie Skulpturen zu gestalten und einzelne Stadtteile sorgfältig mit „Strassenteppichen“ (Abb. 1), „Strassenmöblierung“ u.a.m. aufzuwerten, hat sich als durchaus nützliches Instrument einer ökonomisch orientierten Stadtentwicklungspolitik erwiesen, und zwar in einem solchen Masse, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Raumes seine gesellschaftliche Nutzung durch alle Anspruchsgruppen einer Stadt in den Hintergrund drängt (Da Cunha & Racine 2003, S.216).

Das System Stadt, das aus ökonomischen, politischen, kulturellen, planerischen und anderen Subsystemen besteht, hat auf viele Anspruchsgruppen Rücksicht zu nehmen. Damit deren zuweilen gegensätzliche Sichtweisen zur Inwertsetzung einer Stadt und deren Nutzen für alle Anspruchsgruppen nicht unvereinbar bleiben, beruht Stadtplanung allgemein – auch in Basel – daher auf dem „Vorsichtsprinzip“, einer Maxime, nach der besondere Vorsichtsmassnahmen ergriffen werden müssen, insbesondere wenn Planungen, die einen Kapitalzustrom bewirken sollen (Touristen, Besucher, Konsumenten, Ausbau des Einzelhandels o.ä.), soziale oder für die Umwelt abträgliche Folgewirkungen nach sich ziehen könnten (Bochet & Pini 2002).

Abb. 1: „Strassenteppich“ - urbane Ästhetik beim Münster



Foto: Michael Mroczek

2. Ziel der Begleitstudie



- Foto oben links: Befragung von Rollstuhlfahrern, Gerbergasse
Frau Schmidlin
- Foto oben rechts: Begehung der Testflächen mit Rollator, Münsterplatz
R. Schneider-Sliwa
- Foto unten links: Als Leitlinie dient die Häuserwand, Münsterberg
R. Schneider-Sliwa
- Foto unten rechts: Erfrischung für den Führhund, Gernsberg
R. Schneider-Sliwa

2. Ziel der Begleitstudie

Eine Planungsmassnahme wie die Bodenpflasterung in Teilen der Innenstadt Basels, die damit einem weltweit praktizierten Ansatz zur Attraktivitätssteigerung folgen möchte, ist ein baulicher Eingriff, der in Basel im kollektiven Dialogprozess begonnen und teilweise öffentlich geführt wurde. Wegen der verschiedenen Meinungen zum Thema führte die Universität Basel (Geographisches Institut/Abt. Stadt- und Regionalforschung) im Sommer 2003 eine Auftragsstudie für das Baudepartement durch, die ein grundlegendes Meinungsbild unter der Allgemeinbevölkerung zu diesem Thema ergeben sollte. Da der Auftrag einen durch finanzielle Ressourcen bestimmten, begrenzten Rahmen hatte, erweiterte das Geographische Institut in eigener Initiative das Meinungsbild mit Begleitstudien. Diese fokussieren insbesondere auf Meinungen von Personengruppen, die von der Bodenbepflasterung besonders betroffen sind.

- Dies sind zum einen die **Blinden und stark Sehbehinderten** (s. Anhang A.4), deren Orientierungsvermögen in der Stadt durch einen taktil unterscheidbaren Untergrund wie einer Bepflasterung erheblich erhöht werden kann. Insbesondere die Gestaltung von Plätzen mit unterschiedlich erfühlbaren Pflasterungen kann die Orientierung für sämtliche zwischen den Plätzen liegenden Teile des Strassennetzes erleichtern: Die Blindenschule Basel, in der Betroffene aus der ganzen Schweiz Strategien zur selbständigen Lebensführung erlernen, sieht bei der Orientierung im städtischen Gesamtstrassennetz die Aufteilung in eindeutig ertastbare Plätze und die dazwischenliegenden Teilnetze als wichtigste Hilfe an. Wenn also ein blinder Mensch jeden Hauptplatz einer Stadt durch eine unterschiedliche Bepflasterung und deren unterschiedliches Tast- und Gehgefühl kognitiv gespeichert hat, ist die Orientierung in dieser und jeder derart gestalteten Stadt leicht. Wenn darüber hinaus noch die Verbindungsstrassen zwischen den wichtigsten Plätzen durch taktil erfassbare Orientierungslinien markiert sind, und zwar in einem Abstand, der weit genug vom Gebäuderand entfernt ist, um nicht durch Werbeplakate des Einzelhandels, parkende Velos, Blumenkübel etc. verstellt werden zu können, ist eine sehr gute eigenständige Orientierung gegeben. Da die Schweiz keine nationalen Richtlinien oder Vorgaben für die blindengerechte Gestaltung von Plätzen und Strassen hat, ist das Meinungsbild, das hier für Basel erhoben wurde, dienlich, um für die

hiesigen und schweizweiten Planungen einige Orientierungen aus der Perspektive dieser Personengruppe zu geben.

- Zum anderen sind es die **RollstuhlfahrerInnen und stark gehbehinderten Personen** (s. Anhang A.3). Für diese sind ebene Oberflächen (frei von Schwellen und Orientierungskanten) sowie fugenlose Bepflasterungen, in der beispielsweise die steuernden Vorderrädchen an Rollstühlen nicht hängen bleiben, eine absolute Notwendigkeit, um trotz Mobilitätseinschränkung eine maximale Bewegungsfreiheit entfalten zu können. Nicht einmal alle asphaltierten, planen Böden sind rollstuhlgerecht, wenn sie mit einer glatten, nicht aufgerauten Oberfläche verlegt wurden. In einer Stadt wie Basel, deren Innenstadt erhebliche Gefälle aufweist, sind viele Orte selbst mit einem vermeintlich rollstuhlgerechten Schwarzbelag nur unter grösster Mühe mit Fremdhilfe zu besuchen. Dazu gehört beispielsweise der Spalenberg, der einen der grössten Anziehungspunkte der Innenstadt darstellt. Auch Bepflasterungen auf ebenen Flächen, wie dem Unteren Heuberg oder dem Münsterplatz, die mit Blick auf die Historie mit markanten Wackensteinen verlegt wurden, sind für Personen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, nicht nur im wahrsten Wortsinne Stolpersteine, sondern schier unüberwindbar. De facto sind solche Stadträume für stark mobilitätsbehinderte Personen Räume der Exklusion und entsprechen nicht dem Gebot der sozialen Nachhaltigkeit. Es besteht derzeit in Basel allein aufgrund der bestehenden Bodengestaltung und der Notwendigkeiten für blinde und rollstuhlfahrende Personen ein ungelöstes Problem und ein mögliches Konfliktpotenzial, wenn die Stadtplanung eine für die Stadtaufwertung wichtige Teilbepflasterung durchführt, ohne die Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen berücksichtigt zu haben. Da es auch hier keine schweizweiten Richtlinien gibt, tun Städte, die ein progressiv-humanistisches Ideal verkörpern, gut daran, eigene behindertengerechte Varianten zu entwickeln.
- Ferner fokussiert die Studie auf Aussagen von Experten, die sich in ihren Städten für Bodenbepflasterung verantwortlich zeichneten (Abb. 2 und 3). Dass es Möglichkeiten gibt, rollstuhlgerechte Bodenpflasterungen zu verlegen, die überdies Orientierungsmarkierungen für Blinde und sehgeschädigte Personen haben, zeigen Planungen für Teilräume in

vielen grösseren und kleineren Städten, z.B. Lugano, Freiburg im Breisgau, Bad Säckingen, Lörrach, Wehr, Hinterzarten oder Nizza. Beachtenswert sind auch die folgenden Beispiele aus Ribeaupillé (Frankreich), Bischofszell und Basel (Abb. 4 - 9). Das in Basel vorhandene Konfliktpotenzial um Bodenbepflasterungen ist daher durchaus kein unlösbares, und man könnte die Belange der verschiedenen Behindertengruppen sehr gut miteinander vereinen, wenn man sich an den guten Planungsbeispielen andernorts orientierte. Aus diesem Grunde wurden Experteninterviews und Ortsbegehungen durchgeführt (durch R. Schneider-Sliwa). Diese sollten einen Einblick geben, ob und in welcher Weise es grundsätzlich möglich ist oder war, die Belange aller Anspruchsgruppen bei der Bepflasterung der Innenstadt zu vereinbaren und eine behindertengerechte Bepflasterung zu verlegen. Nicht untersucht wurde zum jetzigen Zeitpunkt die Meinung der Anwohner von Strassen in Basel, die bepflanzt werden sollten sowie die Meinung der Einzelhändler und Gastronomen. Die Laden- und Restaurantinhaber bzw. -pächter könnten einerseits von der gesteigerten Verweildauer profitieren, andererseits könnten sie durch eine tatsächliche oder vermeintlich gesteigerte Lärmbelastung wegen des Kopfsteinpflasters einen Umsatzverlust befürchten. Eine solche erweiterte Untersuchung wurde nach den Experteninterviews und Ortsbegehungen nicht mehr für nötig erachtet, da es zumindest in anderen Städten bautechnische Lösungen gibt, welche die Befürchtungen von Anwohnern und Handel hinsichtlich einer gesteigerten Lärmbelastung entkräften könnten (siehe auch Abb. 4 - 9).

terung auch mit Mitteln des Städtebauförderungsgesetzes von 1972 der Bundesregierung finanzierungswürdig war. In anderen Ländern und Kontexten sind diese Ansätze schon älteren Datums. In den USA beispielsweise wird Kopfsteinbepflasterung seit dem Bundesgesetz zur behutsamen Stadtsanierung von 1968 entweder als historische Bausubstanz erhalten oder wegen des historischen Charakters in einigen Bereichen von Stadtquartieren neu verlegt (Boston, San Francisco, New York, New Orleans etc.). Es gibt Hinweise darauf, dass dies die Passantenströme in den Vierteln ansteigen liess und, dass die Verweildauer von Passanten erhöht wurde, insbesondere, wenn der „Strassenteppich“ noch Strassencafés, Märkte, Strassenmöblierung u.a. nach sich zog. Auch in Freiburg im Breisgau geht man beispielsweise davon aus, dass in einigen Strassen, in denen nicht sonderlich viel Fussgängerverkehr herrschte, dieser nach der Bodenpflasterung deutlich anstieg, obwohl eingehende Studien dazu nicht gemacht wurden. Für die Umsätze der Betriebe in bepflasterten Strassen kann sich daher dieser Bodenbelag als günstig erweisen. Wegen möglicher wirtschaftlicher Vorteile, der allgemeinen Aufwertung des Stadtbildes und der Tatsache, dass Bodenpflasterung behindertengerecht konzipiert werden kann, auch wenn es beispielsweise in der Schweiz oder in Deutschland keine einheitlichen Richtlinien dazu gibt, möchten diese Begleitstudien eine der Planung in Basel dienliche Informationsbasis erstellen.

Ausgehend von diesen Fallbeispielen und den Versuchen in Nachbarstädten,

- die Passantenströme und die Verweildauer der Passanten in der Innenstadt durch Bodenbepflasterung zu steuern,
- die Beläge rollstuhlgerecht zu verlegen und
- sie taktil unterscheidbar mit deutlichen Orientierungsmarkern für Blinde zu versehen,

erfasst eine weitere Studie (C. Erismann 2004) den *state of the art* zu Bodenpflasterungen. Es werden sowohl die wissenschaftliche und planungsinterne „graue Literatur“ ausgewertet als auch weitere Städte empirisch durch Ortsbegehungen und Experteninterviews mit Bauleitern untersucht. Aus Gründen der Attraktivitätssteigerung einer Stadt gilt eine Bodenbepflasterung von Teilen oder der ganzen Innenstadt als sinnvoll und *state of the art*, dies in Deutschland seit über dreissig Jahren, wo Bodenbepfläs-

Abb. 2 und 3: Bodenmosaiken in Freiburg im Breisgau



Quelle: Stein 7/91

Abb. 4 und 5: Mischung von Schwarzbelag und Pflasterung in der Altstadt von Bischofszell (Thurgau)



Fotos: Peter Schmidlin

Abb. 6: Gehsteig mit Verbundsteinen verlegt, Weil am Rhein



Foto: Frau Schmidlin

Abb. 7: Rollstuhl-, Blinden-, Kinderwagen- und autogerechte Bodenpflasterung in Ribeauvillé, Département Haut-Rhin, Frankreich



Foto: Daniel Hernandez

Abb. 8: Ribeauvillé, Frankreich



Foto: Daniel Hernandez

Abb. 9: Ribeauvillé. Die asphaltierten Streifen reduzieren die Lärmbelastung durch Pkw's; die Beläge geben Blinden und Sehbehinderten durch taktile Unterscheidbarkeit Orientierungshilfen. Die ebenen Böden und rollstuhlbreiten Schwarzbeläge machen diese Bepflasterung rollstuhlgängig. Der Gesamteindruck einer bepflasterten Strasse erhöht die Urbanität und Verweil-Qualität.



Foto: Daniel Hernandez

3. Die Belange besonderer Anspruchsgruppen an den Stadtraum



Foto oben: Mutter mit Kinderwagen
Michael Mroczek
Foto unten links: Älterer Mann beim Schlüsselberg
Michael Mroczek
Foto unten rechts: Nicht jedes Schuhwerk ist für Pflasterungen geeignet
Michael Mroczek

3. Die Belange besonderer Anspruchsgruppen an den Stadtraum

In einer Zeit der angespannten öffentlichen Finanzlage und der Sparpolitik im öffentlichen Sektor könnte die provokative Frage aufkommen, warum man derart stark auf die Meinungen einzelner Gruppen (in diesem Falle behinderter Personen) eingehen sollte, die in der Bevölkerung nur einen sehr kleinen Prozentsatz ausmachen und daher nicht a priori als repräsentativ gelten: Mit rund 2000 Betroffenen machen die Blinden und stark Sehgeschädigten in Basel nicht einmal 1% der Bevölkerung aus. Zudem sind viele, wenn nicht sogar die meisten der blinden Personen, nicht von Geburt an blind, sondern bedingt durch Unfall oder Krankheit. Blindheit ist demnach rein statistisch gesehen tatsächlich eher selten und ist zuweilen durch Umstände ausgelöst, die ebenfalls eher selten sind. Ähnlich verhält es sich mit dem Bevölkerungssegment, das auf den Rollstuhl angewiesen oder stark gehbehindert ist. Hier ist der Prozentsatz der Betroffenen ebenfalls relativ gering. Beiden Personengruppen könnte man daher allzu leicht rein statistisch gesehen Nichtrepräsentativität attestieren.

Hierbei würde jedoch vergessen, dass das Schicksal derer, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, Sehschädigungen erleiden oder erblinden, jeden treffen kann. Ferner gibt es eine grosse Personengruppe innerhalb der Allgemeinbevölkerung, die ebenfalls Gefahr läuft, starke Mobilitätseinbussen oder Sehschädigungen erleiden zu müssen: die älteren Menschen. Personen über 65 Jahre machen in Basel-Stadt und Baselland immerhin jetzt schon knapp 22% der Bevölkerung aus; bei der heutigen Lebenserwartung von ca. 82 Jahren für Frauen und 79 Jahren für Männer kommt rein statistisch die gesamte Bevölkerung, also 100%, im Verlaufe ihres Lebens in den Vorzug, alt zu werden. Statistisch gesehen beginnt mit dem 75. Lebensjahr die Phase der beginnenden Befindlichkeitsstörungen, Krankheiten, Mobilitätseinbussen und Wahrnehmungsverluste, die ab dem 85. Lebensjahr oft den Eintritt in das Pflegeheim bedingen. Kurz gesagt: Probleme, welche die derzeit in Basel registrierten Sehgeschädigten/Blinden und Mobilitätsbehinderten haben, können im Verlaufe des Lebens alle Personen der Allgemeinbevölkerung betreffen. Wie eine Gesellschaft mit ihren Blinden/Sehgeschädigten sowie den stark Gehbehinderten und RollstuhlfahrerInnen umgeht, ist daher nicht nur wesentlich, sondern bezeichnend für die Prioritäten, die auch für die überalternde Bevölkerung allgemein gesetzt werden.

Die Problematik der Seh- und Mobilitätsbehinderten und ihre Erfahrung des Stadtraums geht uns also prinzipiell alle an, denn die gesamte Bevölkerung kann im Verlaufe ihres

Lebens von jenen Problemen betroffen werden, die eine Minderheit ihr gesamtes Leben erfahren muss.

Die Auswertung zu behindertengerechten Bodenpflasterungen beruht auf

- Experteninterviews und
- einer Befragung behinderter Personen.

Den folgenden Personen und Einrichtungen sei für ihre Mitwirkung bei der Studie gedankt: Pro Infirmis (Fachstelle für (seh-)behindertengerechtes Bauen), Erik Bertels; Peter Schmidlin, IG Gleiche Rechte für Rollstuhlfahrer/innen (IGROL); Georg Mattmüller, Hr. Brunner, Behindertenforum Basel; Hr. Freiermuth, Blindenheim Basel; Dieter Sailer, Stadtbauamt/Tiefbauamt-Strassenbau Freiburg im Breisgau; Joachim Seger, Stadtbauamt Lörrach; Arbeitsgruppe Sehbehinderung, Blindenverband, Selbsthilfe im Schweizerischen Blindenverband; Dachverband der behinderten Menschen in Basel mit sozialpolitischer Funktion, insbes. RollstuhlfahrerInnen; Behinderten-Sport Basel, Allschwil; Stefan Pfiffner, Rollstuhl-Club beider Basel; Schweizerische Vereinigung der Gelähmten/Association Suisse des Paralysés (ASPr/SVG); Heinz Schmid, Vereinigung der Gelähmten, Ortsgruppe beider Basel; Marianne Graf, Rektorat Universität Basel.

Die direkt Mitwirkenden, denen wir zu herzlichem Dank verpflichtet sind, waren: Conny Hasler, Fritz Meier, Gérald Rudolf, Hans Munz, Paula Limacher, Andreas Lämmlin, Mustafa Kuider, Peter Schmidlin, Stefan Pfiffner, Heinz Schmid, Marianne Graf, Antonio Alzate, Paul Betschard, Monika Born, Peter Küpfer, Serena Meyer, Silvan Spycher.

4. Ergebnisse / Auswertung



Foto : Pflasterung mit Baslerstab (Schlüsselberg)
 Michael Mroczek

4. Ergebnisse / Auswertung

Die Befragungen der Blinden, Sehbehinderten, RollstuhlfahrerInnen und Gehbehinderten waren qualitativ und orientierten sich an einem vorbereiteten Leitfaden, hatten jedoch den Charakter von Intensivinterviews. Herausgearbeitet werden sollten möglichst viele subjektive Einschätzungen und Details, die bei einer Planung für Bodenbeläge sachdienliche Hinweise ergeben könnten. In den folgenden Tabellen (S. 82 und 84) werden daher Originalmeinungen in Kurzfassung wiedergegeben. Diese stellen in ihrer Gesamtheit eine Ergänzung zur Auftragsstudie des Baudepartements des Kantons Basel-Stadt dar.

4.1 Behindertengerechte Bauweise - Bewertung betroffener Personengruppen

Die Auswertung der Begehung mit Blinden, Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern sowie deren Befragung ist überblicksmässig in den Tabellen 1 und 2 dargestellt.

Blinde und Sehbehinderte. Blinde und stark sehbehinderte Personen wurden an jedem der Standorte nach einer Begehung hinsichtlich der folgenden Kriterien befragt (Fragebogenkonzept Schneider-Sliwa und Erismann):

- Wahrnehmung des Bodens / Beurteilung des spezifischen Tasteindrucks
- Taktile Unterscheidbarkeit
- Optischer Eindruck und farbliche Kontraste (für Personen mit Restsehvermögen)
- Erkennbare Leitlinien, Führungshilfen und Orientierungskanten
- Markierung von Abzweigungen, Wegkreuzungen, ertastbare Belagsabschlüsse
- Problemwahrnehmung: spezifische Probleme mit jeweiligem Bodenbelag
- Verbesserungsvorschläge für den spezifischen Bodenbelag.

Wichtig war die Bemerkung aller befragten Blinden und stark sehbehinderten Personen, dass für sie eine Bepflasterung zum Stadtbild von Basel gehöre, zumal man aus der Zeit, in der Sehkraft oder ein besseres Sehvermögen noch vorhanden war, den optischen Eindruck bepflasterter Strassen kannte. Die Bewertung der jeweiligen Bepflasterung (Tabelle 1) hinsichtlich der einzelnen Kriterien zeigt jedoch, welche konkreten Anforderungen an Bodenpflasterungen gestellt werden: Taktile Unterscheidbarkeit ist eines

der wichtigsten Kriterien für die Orientierung, wobei die historischen, stark strukturierten Beläge wie die Wackebepflasterung denkbar ungeeignet sind und Stolperfallen darstellen – selbst für Personen ohne Sehbehinderungen. Blinde Menschen sind in sehr viel stärkerem Masse auf taktile Wahrnehmung trainiert und sensibilisiert. Beläge mit Extremtextur sind nicht nötig, um Blinden die Orientierung zu erleichtern – vielmehr sind feinstrukturierte mit Orientierungsmarken und -linien versehene Beläge ausreichend. Die für einen Normalsichtigen kaum erfühlbare Bodenbelegung im Parterre des Blindenheims Basel gibt Aufschluss darüber, wie feinstrukturiert Bodenbeläge sein können, die eine klare Orientierungshilfe bieten.

Im Freien sind für Blinde die Unterschiede der Bodenbelagsstrukturen wichtig; gefordert ist also Vielfalt, welche eine Erkennungshilfe bietet. Belagsabschlüsse oder sonstige erfühlbare Bodenmarkierungen bei Abzweigungen und Wegkreuzungen sind ein Muss. Die derzeitigen Schwarzbeläge Basels sind zumindest stellenweise auf der Fläche strukturiert, jedoch wird dies teilweise als zu wenig ausgeprägt wahrgenommen. Dabei schneiden einige Standorte besser ab als andere. So wurden auch zu Plätzen, die nicht als Testfläche der Studie galten, Beobachtungen geäußert, die im Gesamtkontext der Planungen dienlich sein können und daher hier aufgeführt werden. Der Barfüsserplatz und der gesamte Zugang aus Richtung Blindenheim gilt z.B. als Problemzone ersten Ranges, da der Schwarzbelag nach den Treppen vom Kohlenberg her gar keine Orientierung mehr zulässt und Blinde nur noch auf ihr Hörvermögen („Naht ein Tram oder nicht?“ „Ist durch den Klang erkennbar, wo ungefähr die Ampeln sind und ob die Strasse überquert werden kann?“) angewiesen sind. Dies schränkt die Orientierung über die zwei wichtigen Sinne (Hören und Tasten-Fühlen) über das Mass der eigenen Behinderung hinaus noch einmal ein.

Dass eine Bodenbepflasterung (oder auch Schwarzbelag) mit Strukturierungshilfen den Behinderten die alltägliche Aussenwelt zu bewältigen hilft, ist verständlich. Angesichts des Kostenfaktors muss es nicht immer eine Vollbepflasterung sein, stets müssen jedoch erkennbare Orientierungsstrukturen für Hauptplätze, Fussgängerbereiche, Abzweigungen und Wegkreuzungen vorhanden sein.

Interessant sind in diesem Zusammenhang Stadtbeispiele, in denen man diesen auch andernorts erkannten Bedarf flächendeckend umgesetzt hat, z.B. in Nizza, wo jede Trottoirabsenkung, Abzweigung und jeder Übergang der

Innenstadt mit einer in den Boden eingelassenen Noppenstruktur gekennzeichnet ist. Allerdings wird hier nicht für eine begrenzt ästhetische Noppenstruktur plädiert. Die kunstvolle, kostengünstige Bodenpflasterung aus lokalen Materialien der Stadt Freiburg im Breisgau, deren Innenstadt flächendeckend um 1970 bepflanzt und teilweise mit Bodenmosaiken versehen wurde (Abb. 2 und 3, S. 63), zeigt andere Variationen, ebenso die in Abb. 4-9 gezeigten Beispiele. Stets ist an besonders gefährlichen Stellen im Stadtraum eine warnende, standardisierte Bodenstruktur (Noppen oder Streifen o.a.) ein Muss. Wie elegant Sicherheitsstrukturen innerhalb eines ebenen beplanten, rollstuhl- und blindengerechten Strassenbelags geschaffen werden können, die dem historischen Stadtbild und der Sicherheit angemessen sind, zeigen die von Trams befahrene Kreuzung Theaterplatz/Bertholdstrasse in Freiburg i. Breisgau und auch die Orientierungsspuren im neuen Plattenbelag von „Rail City“ im Bahnhof (SBB) Basel.

Wo eine Neugestaltung der Bodenbeläge möglich ist, wäre es aus Perspektive der Befragten zu überdenken, ob man Trottoirs mit hoher Kante oder überhaupt Trottoirs braucht (s. auch Abb. 2-9). Insbesondere an manchen Stellen im Altstadtbereich stellen die Trottoirs sowohl aufgrund ihrer geringen Breite wie auch Höhe für sehbehinderte Menschen eine Stolperfalle dar. Die geringe Breite an der Hut-, Sattel- und Glockengasse erlaubt z.B. nicht in genügendem Masse, sich der verschiedenen Orientierungstechniken mit dem Weissstock zu bedienen, darunter dem „Stockwerfen“ von einer Seite auf die andere, weil dazu ebene Gehflächen von einer gewissen Breite benötigt werden. Den Stock an der Kante entlang zu führen ist bei belebtem Fahrzeugverkehr und den hohen Kanten selbst teils nicht möglich, ihn an den Hauswänden entlang zu führen ist bei den engen Trottoirs und dem belebten Fussgängerverkehr ebenfalls schwierig. Bei einer Bodenpflasterung in Grautönen – auch in Kombination mit Schwarzbelag – ist es zusätzlich wichtig, eine deutliche taktile sowie farbliche Unterscheidung zur Markierung der Kante oder des Endes des Fussgängerbereiches zu wählen, wenn das Trottoir durch eine Bepflasterungsfläche auf gleicher Ebene wie die Fahrbahn ersetzt wird.

Eine Variante, die theoretisch allen gerecht werden soll und die auf dem Nadelberg und im oberen Teil des Unteren Heubergs zu finden ist (Schwarzbelag in Kombination mit historischer Wackelpflasterung an den Hausrändern), ist in der bestehenden Form aus der Perspektive der Blinden und Sehgeschädigten ungeeignet: Zumeist werden diese Ränder als willkommenes Veloparking

genutzt (Nadelberg vor den Universitätsseminarien), mit Werbeschildern besetzt (teilweise am Nadelberg) oder von den AnwohnerInnen mit Blumenkübeln verschönert. Auf die Bedürfnisse der Hausbewohner zur Verschönerung mit Blumentöpfen, der Velofahrer zur Benutzung der Hauswände, der Gastronomen und Einzelhändler, die solche Orientierungskanten mit Schildern verstellen, angesprochen, empfinden die Befragten hier kein generelles Problem, einen Interessenskonflikt oder ein Bedürfnis, ordnend einzuschreiten. Vielmehr wird das Problem mit simplen, überzeugenden Vorschlägen gelöst: Sofern solche Kombinationsbeläge zum Einsatz kommen, sollen die Randbepflasterungen so breit sein, dass sie nicht derartig voll gestellt werden können, dass ihre Orientierungsfunktion ausgeschaltet wird. Diese Sicherheitsmassnahme ist für Blinde und Sehgeschädigte extrem wichtig: Auf den Führstock angewiesene Personen müssen jeweils an diesen Stellen die Markierungskante, die durch die Verbindungsstelle der beiden Beläge gegeben ist, verlassen und auf den Schwarzbelag ausweichen, der keine Orientierung mehr bietet, jedoch ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellt. Sofern Sehgeschädigte die gängige Werftechnik der Orientierung mit dem Weissstock nutzen, bei der schrittweise der Stock in ein bis eineinhalb Metern Länge nach links und nach rechts ausgeschlagen wird, kann bei den Veloständern am Nadelberg zum Beispiel, wenn man aus Richtung Peterskirche kommt, folgendes geschehen: Der Stock kann sich entweder sofort beim lockeren Wurf nach rechts in den Velos verhaken und der Sehgeschädigte muss sich mit beiden Händen aus dem Bereich der Velos heraustasten. Der Wurf nach links auf den freien Schwarzbelag signalisiert freien Weg und beinhaltet dennoch eine Stolperwahrscheinlichkeit, denn beim nächsten Schritt nach dem Stockwurf läuft der Sehgeschädigte/Blinde auf dem vermeintlich freien Weg zügig in die Velos hinein. Da der Nadelberg eine an sich fast „freie Strecke“ bietet und blinde Menschen hier rasch gehen können, ist die Möglichkeit eines plötzlichen heftigen Aufpralls nicht auszuschliessen. Ähnliche Situationen ergeben sich in anderen Strassen in der Stadt, insbesondere dort, wo eine über mehrere Meter freie Strecke plötzliche Hindernisse durch Strassencafés, Schilder oder Velos bietet. Eine Orientierungslinie, die weit vor den seitlichen Hindernissen verläuft und an welcher der Stock entlang geführt werden kann, würde hier sowohl die Strassenrandnutzung als auch das sichere Umgehen dieser Hindernisse ermöglichen. Dabei müssen diese Markierungen nicht unbedingt Kanten sein, an denen man den Weissstock entlang „führen“ könnte, welche jedoch wiederum für Rollstühle Hindernisse bieten würden: Ein Überqueren von Kanten von nur geringer Höhe, z.B. 2 cm, kann die Vorderräder eines Rollstuhls und damit das gesamte Gefährt aus dem

Abb. 10: Flächige Wackepflasterung auf dem Münsterplatz, Basel



Foto: Michael Mroczek

Gleichgewicht bringen. Vielmehr können elegante, ästhetische und plane Markierungsvarianten gefunden werden, wie die Hauptstrasse in Lörrach zeigt (Abb. 3 auf Seite 22) oder die taktil erfassbaren Orientierungsstrukturen der „Rail City“ in Basel.

RollstuhlfahrerInnen und stark Gehbehinderte. Zwei Beobachtungen sind beachtenswert:

- Die Testpersonen argumentierten – ebenso wie die Blinden und Sehgeschädigten – nicht grundsätzlich gegen Bepflasterungen, sondern identifizierten eine Reihe von objektivierbaren Problemen und lieferten präzise, sachdienliche Verbesserungsvorschläge.
- Dabei sind ebenfalls einige Bepflasterungen als ungenügend erkannt worden und andere als gute Wahlmöglichkeit identifiziert worden.
- Mobilitätsbehinderte Personen nehmen bei den Belägen ähnliche Probleme wahr wie Blinde und Sehgeschädigte.

Wichtige Kriterien sind die generelle Befahrbarkeit, Ausweichbreiten sowie Besonderheiten des Belags, die sich als Problem für die Befahrbarkeit erweisen können. Schlecht befahrbar sind Beläge, die dem historischen Stadtbild am ehesten entsprechen, wie beispielsweise die Wackepflasterung (Abb.10). Diese ist aufgrund ihrer grossen Fugen und Unebenheit nicht zu befahren. Asphaltierte Fahrspuren wie auf dem Münsterplatz, der neben der flächigen Wackepflasterung auch noch Gehbereiche mit Porphyrbelag aufweist (siehe Titelbild von Kapitel 6 auf S. 47), schaffen bedingt Abhilfe, beseitigen jedoch nicht das Gefährdungspotenzial durch motorisierte Verkehrsteilnehmer. Dadurch, dass hier die Rollstuhlfahrer auf die Strasse getrieben werden, ebenso wie die Blinden, die sich hier um der Orientierung willen auf der Kante der beiden Beläge Asphalt/Wackensteine bewegen müssen, werden Behinderte einem erhöhten Verkehrrisiko ausgesetzt. Insgesamt müssten sich die Rollstuhlfahrer – ebenso wie die Blinden und Sehgeschädigten oder die allgemeine Bevölkerung – auch auf Bepflasterungen ganz normal auf sicheren, Pkw-freien, markierten Spuren bewegen können. Dabei wird hier nicht für Trottoirs, sondern für ebene, rollstuhlgängige Fussgängerspuren plädiert, die durchaus bepflastert sein können. Beispiele dafür finden sich unter anderem in Freiburg im Breisgau, Bad Säckingen oder Lugano.

Bepflasterungen wie am Münsterberg sollten zum Anlass für Überlegungen genommen werden, wie weit der „historische Charakter“ einer Stadt interpretationsfähig ist. Auch in Freiburg im Breisgau hat man am historischen Münsterplatz eine Wackepflasterung verlegt, die so viel

Gefährdungspotenzial birgt, dass man sich nachträglich fragt, ob es innerhalb der historischen Epoche, die man hierfür zugrunde gelegt hat, nicht auch bessere Varianten gegeben hätte oder ob man bei einem Platz mit tausendjähriger Geschichte nicht auch auf eine spätere Epoche hätte zurückgreifen können, die ebenfalls historisch ist, jedoch eine verfeinerte Bodenpflasterung kannte.

Fugen- und Pflastergrösse sind die entscheidenden Hindernisse bei der Befahrbarkeit. Auswahl der Steingrösse sowie Breite und Höhe der Fugen, die rein technisch gesehen von der höchsten Stelle eines Pflastersteins bis zur höchsten Stelle des nächsten Pflastersteins reichen, geben den Ausschlag für die gute Befahr- und Begehrbarkeit eines Bodenbelags. Demnach haben gerundete Wackepflasterungen nicht selten Fugenbreiten von bis zu 10 cm und Fugenhöhen von 3 bis 4 cm. Vergleichsweise flachere Pflasterungen (Tanzgässlein, Glockengasse) haben automatisch eine geringere Fugenhöhe und –breite. Dennoch sind auch diese Standorte hinsichtlich der Verfugung nicht optimal. Das beste Fahrgefühl ergibt sich zweifellos auf Pflasterungsböden, deren Steingrösse und/oder –bearbeitung eine so enge Verfugung erlaubt, dass eine quasi-plane Fläche entsteht. Beispiele hierfür finden sich in Freiburg im Breisgau in der gesamten Innenstadt. In Basel entspricht lediglich die Gerbergasse diesen Anforderungen. Der Münsterberg wäre ebenfalls akzeptabel als Modell für Bepflasterungen, allerdings erschwert hier die Hangneigung de facto die Befahrbarkeit und zwar für alle Arten von Rollstühlen. Auch die durch eine andere Person geschobenen Rollstühle sind auf gepflasterten Hängen klar schwerer zu fahren als auf Schwarzbelag.

Hinsichtlich der Ausweichbreiten sind am Spalenberg die Trottoirs nirgendwo ausreichend, um einer Person im Rollstuhl Platz zum Fahren, Ausweichen oder Wenden zu geben. Dieser simple Fakt ist bereits aus der studentischen Bewertung erkennbar gewesen und wird von den RollstuhlfahrerInnen ebenfalls klar konstatiert. Betrachtet man an einem gewöhnlichen, belebten Wochenende den allgemeinen Fussgängerverkehr am Spalenberg, wird klar, dass auch die FussgängerInnen zum Ausweichen häufig die Fahrbahn betreten oder wegen der Hindernisse auf den schmalen Trottoirs lieber gleich die Fahrbahn benutzen. Insgesamt ergibt sich daraus die Überlegung, ob man bei einer Neubepflasterung nach Kanalisationsarbeiten Trottoirs überhaupt nochmals anlegen sollte. Sie mögen gegebenenfalls einem historischen Stadtbild einer gewissen Epoche entsprechen, scheinen aber in ihrer heutigen Form niemandem recht dienlich zu sein. Sollte jedoch ein ebener Pflasterungsboden von Hauswand zu Hauswand angelegt werden, wie z.B. beim Tanzgässlein, so müssten Markierungsrinnen die für die Fussgänger und für den

Pkw-Verkehr vorgesehenen Spuren abgrenzen, wobei man, wie in anderen Städten, auch durch die Art der Bepflasterung selber diese Trassen kennzeichnen kann. Hier wären beispielsweise wie in der Gerbergasse, zwei seitlich im W-Profil angeordnete Mittelrinnen nach Art einer Trottoirabgrenzung vorzusehen.

Auf die einzelnen Anmerkungen sei hier nicht weiter eingegangen, jedoch auf die offensichtlichen Gemeinsamkeiten der Beobachtungen und Anforderungen der zwei verschiedenen Behindertengruppen.

4.2 Kongruenzen zwischen den Bedürfnissen von Sehbehinderten/Blinden, Rollstuhlfahrern und Gehbehinderten sowie der Allgemeinbevölkerung

Betrachtet man die verschiedenen Einzelmeinungen zu den Bepflasterungen und die Verbesserungsvorschläge, so fällt auf, dass viele Anforderungen von Blinden mit jenen von stark mobilitätsbehinderten Personen bzw. Rollstuhlfahrern deckungsgleich sind. Dazu gehören:

- leicht strukturierte, nicht zu grobe Bepflasterungen
- klar strukturierte Erkennungslinien (leichte Rinnen, taktil unterscheidbare Linien, eine andersartige Leitlinienbepflasterung)
- eine ebensolche Markierung zur Kennzeichnung von Abzweigungen, Kreuzungen, Gefährdungsstellen
- Schaffung von Erkennungslinien durch Variation der Bepflasterungsart, unterschiedliche Pflasterungssteine oder Markierung mit den in anderen Städten üblichen Rinnen, Noppen o.a.
- Kanten – auch die viel diskutierten Kanten von lediglich 2 cm Höhe mit Leitlinienfunktion – erscheinen als Trottoirabgrenzung nicht geeignet, da Trottoirs per se aufgrund teils beengter Strassenverhältnisse ungünstig sind.
- Die für Blinde und Sehgeschädigte strukturierten, generell ebenen Böden mit Erkennungsmarkierungen erscheinen den Bedürfnissen der auf den Rollstuhl angewiesenen Bevölkerung nicht a priori entgegen zu stehen, sofern die Art der Bepflasterung, des Gesteins, der Steingrösse, der Fugenbreite und –höhe sowie der Verfügungsart selbst richtig gewählt wird.
- Sofern Kombinationsvarianten wie auf dem Nadelberg oder dem oberen Teil des Unteren Heubergs gewählt werden, wären auch hier die Bedürfnisse klar zu ver-

einen: gewünscht wird eine breitere Bepflasterungsspur, deren Abgrenzung nicht so eng an der Hauswand verläuft, dass sie durch Gegenstände verstellt werden kann. Wenn eine breitere Bepflasterungsspur gewählt wird, müsste diese nicht unbedingt aus den nur mühsam begehbaren Wackensteinen bestehen.

- Wackensteine bleiben in jeder Kombinationsform problematisch, und zwar für alle Teile der Bevölkerung. Die Bewahrung des Kulturerbes, zu dem auch ein historisches Stadtbild gehört, hat viele Aspekte. Die Begehungen, Beobachtungen und Interviews mit den behinderten Personen regen an, über den sogenannten historischen Charakter nachzudenken, den es zu bewahren, aber auch mit dem Mandat der Sozialverträglichkeit und der sozialen Nachhaltigkeit zu vereinen gilt. Obwohl es sicher zum Standardverfahren gehört, einen Stadtraum, der in einer bestimmten Epoche entstand, auch möglichst epochengetreu zu gestalten, zeigen die attraktiven Städte auch darin eine erhebliche Vielfalt. Wenn an zentralen Plätzen stets der möglichst epochengetreue Ensemblecharakter wieder erschaffen werden soll, so dürften auch in Basel nicht so vielfältige und reizvolle Arten von alter und neuer Bebauung nebeneinander stehen. Auch in anderen Städten wird der historische Charakter einer mittelalterlichen Stadt durchaus mit Formen der Bepflasterung bewahrt, die historisch jedoch nicht der gleichen Epoche des Mittelalters oder überhaupt dem Mittelalter angehören. Auch in der Kunst und in Museen ergibt Alt neben Neu reizvolle Kombinationen oder neuartige Ensembles. Das heute weitgehend akzeptierte Ziel der sozialen Nachhaltigkeit verlangt in seiner Umsetzung auch Stadtbildkommissionen und der Planung ein neues Denken oder neue Kompromisse ab.

Wenn die Gerbergasse eine fast ideale, behindertengerechte Bodenbepflasterung aufweist, und zwar für Blinde ebenso wie für Rollstuhlfahrer, so liegt das an einer Kombination mehrerer Faktoren:

Die Bepflasterung der Gerbergasse ist

- eben, mit kaum spürbaren Fugen versehen, in denen die steuernden Vorderrädchen von Rollstühlen oder Blindenstöcke hängen bleiben könnten,
- gut begehrbar mit den für Blinde und stark Sehgeschädigte entscheidenden, taktil erfassbaren Markierungslinien (Abflussrinnen), die insbesondere bei breiten Strassen, in denen man sich nicht durch den Klang/das Echo der Hauswände orientieren kann (z.B. wie am Münsterberg), unabdingbar,
- wegen der in der Mitte befindlichen Markierungs-

linie nicht nur behindertengerecht, sondern auch gewerbefreundlich, denn Blinde und Sehgeschädigte werden in ihrer Orientierung durch die Schilder und Strassencafés dort nicht beeinträchtigt,

- gut befahrbar, und zwar ebenso für Hand- wie auch für Elektrorollstühle,
- ohne Trottoir angelegt, das nur an Trottoirabsenkungen rollstuhlgerecht wäre, ansonsten kaum Spielraum für Ausweichbreiten liesse, wie dies derzeit an den Spalenbergtrottoirs der Fall ist,
- mit genügend Ausweichbreiten für Behinderte mit Gehstock (1,20m) sowie Rollstühle (2m Wendekreis) angelegt und vermittelt den Eindruck eines „Strassenteppichs“, der eine deutlich markierte Fussgängerzone von hoher Verweilqualität schafft, welche von allen Bevölkerungsgruppen zudem möglicherweise aufgrund ihrer warmen Farbgebung als besonders angenehm empfunden wird.

4.3 Behindertengerechte Bauweisen – Sicht von Experten aus Strassenbau- ämtern

Um der Frage nach behindertengerechten Bauweisen (Wahl der Bepflasterungsart, Bearbeitung der Steine, Wahl der Steingrösse, Verfugungsart etc.) von bautechnischer Seite nachzugehen, wurden Begehungen und Intensivinterviews mit Bauleitern von Strassenbauämtern geführt (durch R. Schneider-Sliwa).

Bautechnische Lösungen für eine behindertengerechte Strassenbepflasterung sind möglich und an zentralen Stellen im Stadtraum von Lörrach und Freiburg im Breisgau gewählt worden. Allerdings gab es in **Lörrach** die Frage der Kosten und der Akzeptanz unter der Bevölkerung zu klären. Einen teuren und aufwendigen Bodenbelag wie die 8-10 cm langen Porphy- oder Granitplatten auf Lörrachs Haupteinkaufsstrassen anzulegen dauert 28 Tage. In dieser Zeit setzen sich Dehnfugen, und die Bepflasterung selbst erreicht jene Stabilität, die eine völlig ebene Befahrbarkeit erlaubt und keine Absenkung oder sonstige Beeinträchtigung mehr durch den rollenden Anliefer-/Verkehr ergibt. Die zentralen Abflussrinnen sind ästhetisch und taktil erfassbar und dienen als gute Orientierung für Blinde und Sehgeschädigte. Die Granitvariante wurde aus Kostengründen an der vom Kaufhaus Karstadt zum Marktplatz verlaufenden Hauptstrasse durch eine Kombination von Naturstein und natürlich wirkendem Betonstein gewählt. Man hat also trotz Kostenfaktor nicht auf den wesentlich billigeren Schwarzbelag zurückgegriffen, sondern setzt die

Priorität nach wie vor auf Hochqualitätsvarianten – allerdings zu einem etwas günstigeren Preis – weil man von der positiven Wirkung einer gut gewählten Bepflasterung auf die Stadt überzeugt ist.

Hauptproblem beider Bepflasterungen war es, die Akzeptanz der Bevölkerung für eine Baustelle zu erhalten, die im Gegensatz zu einem Schwarzbelag, der nach 2 Stunden begehbar ist, noch 28 Tage nach der Bepflasterung keine Überquerung erlaubte, obwohl die Arbeiten offensichtlich getan und abgeschlossen waren. Wegen dieser Akzeptanzfrage hat man beim neuen Standort Migros-Lörrach nicht mehr die bevorzugte Variante der beiden Hauptstrassen gewählt, sondern eine Schnellvariante, die zudem praktisch ist: In der Farbgebungsreihe, die auch der Orientierung dient, sind die Versorgungsträger untergebracht, wobei der Belag praktisch sofort befahrbar war. Aus Gründen der schnelleren Konstruktion zeigt er jedoch schon wenige Jahre nach Fertigstellung deutlich erste Probleme (Druck, Schiebekraft).

Für den hochfrequentierten Bereich des neuen Marktplatzes wurde eine Rundbogen-Ornamentierung als zu weicher Bodenbelag verworfen. Die Belegung des alten Marktplatzes ist zwar eine behindertengerechte Variante, aber bautechnisch nicht die beste Lösung. Hier mussten Granitbänderungen den Zweck erfüllen, den Stress auf den Boden abzufangen, der sonst durch die (kaum vorhandenen) Dehnfugen aufgefangen würde. Allerdings dient die strukturierende Granitbänderung als gute taktile Orientierungshilfe und kann daher als Denkanstoss für die Planung von behindertengerechten Pflasterungen dienen.

Insgesamt haben sich in Lörrach bei verschiedenen Bepflasterungen die weniger aufwendigen Varianten nicht so gut bewährt. Dazu gehören die in offenes Sandgemisch eingelassenen Basaltsteine am Bahnhof/Rathaus Lörrach. Die Steine wirken hier als „Wasserzieher“ mit dem Resultat eines instabilen Bodenbelags, der durch Ausdehnung Fugenverbreiterungen und dadurch Stolperfallen schafft. Beläge, die in der Verlegung preiswerter sind, können im Unterhalt teurer werden, wenn

- ein offenes Sandgemisch gewählt wurde, das regelmässig neu ausgefugt werden muss,
- anstelle der effizienten Reinigungsmaschinen Equipen von Hand kehren müssen,,
- Tropfkanten und Fugen aufeinander treffen und die Stabilität des Bodens bei Regen beeinträchtigt wird.

Es wird nach wie vor mit verschiedenen Gesteinsbearbeitungen und -verlegungen experimentiert.

In **Freiburg im Breisgau** wurden Vorzüge und Nachteile von Bodenpflasterungen für behinderte Personen ebenfalls bei einer Ortsbegehung anhand von spezifischen Beispielen besprochen, von denen einige hier aufgeführt seien: Vom Bahnhof kommend bis in die Innenstadt zur Ecke Deutsche Bank herrscht eine offene Pflasterbauweise vor, die lose verfugt ist und natürlich wirkt. Unversiegelte Sandfugen sind in Freiburg nicht nur bautechnisch kostengünstiger, sondern in erster Linie, weil wasserabsorbierende Pflasterungen weniger Gebühren bedeuten. Pflasterungen, die Wasserversickerung zulassen, sind gebührenfrei, während Regenwasser bei vermörtelten Pflasterungen erhöhte Kanalgebühren für das Tiefbauamt bedeutet. Die von der Deutschen Bank bis zur Kaiser-Josef-Strasse verlegte, starre Bauweise ist wegen ihrer planen Flächen bestens für Rollstuhlfahrer – auch mit Handrollstühlen – geeignet. Bei der Materialwahl entschied man sich für eine gestockte, geflammte, starre Oberflächenbeschaffenheit in loser Bauweise, wobei ein Fugenverguss nur im Wackengleisbereich der Trams gelegt wurde. Allerdings entspricht das Material nur bedingt dem, was man für einen historischen, mittelalterlichen Eindruck wählen würde. Hier wurden aufgrund des regen Fussgänger- und rollenden Verkehrs Geh- und Fahrkomfort der Optik einer historisch wirkenden Bepflasterung vorgezogen. Auf der Kaiser-Josef-Strasse, einer weiteren Hauptstrasse mit Gebäuden vorwiegend aus dem 18. und 19. Jahrhundert, wurden teilweise Rheinwackeln verlegt. Es wurde auch mit anderen Materialien experimentiert, z.B. Porphyrbepflasterung in Sand, Rundbögen mit Epoxytharz-Fugen, einer sich selbst verfestigenden Masse, welche die Fugen verschliesst. Dieser Kunststoffmörtel erweist sich als wasserabsorbierend und daher wegen der Kanalgebühren als kostengünstig, ferner hält er der Erosion der Kehrmaschinen stand und wirkt zudem auch noch relativ natürlich.

Die Tradition der Strassenpflasterung ist sehr alt. Wackensteinbepflasterung ist seit dem Mittelalter bekannt, Mosaiken und Platten werden seit dem 19. Jahrhundert verlegt – allerdings auch schon in der Römerzeit, weswegen man in Freiburg von einer standortgeeigneten Bodenbelagswahl ausgeht und nicht einem „willkürlichen Geschichtsverhältnis der Stadtbildkommission“. Von Wackensteinbepflasterungen, die für den Oberrhein im Mittelalter typisch sind, nimmt man mittlerweile Abstand. Es ist denkbar, dass der Münsterplatz in Freiburg, dessen Wackenpflasterung noch nicht sehr alt ist, in der Zukunft neu bepflanzt werden könnte. Wackensteine, die in der Region „am historischsten“ sind, haben eine Fugenhöhe von mindestens 3-4 cm, dadurch eine „Brücke“ (Distanz zwischen den beiden höchsten Punkten benachbarter Wackensteine) und daher den grössten „Schlag“. In der „Brücke“ brechen sowohl

Fussgänger als auch Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte mit fahrbarer Gehhilfe und Kinderwagen ein und fahren/gehen mit „Schlag“. Die Münsterplatz-Bepflasterung zugunsten des sogenannten mittelalterlichen Eindrucks wurde als starke Beeinträchtigung des Gehkomforts selbst für gesunde Menschen erkannt.

Das Problem der Beeinträchtigung des Geh-/Fahrkomforts für die Allgemeinbevölkerung, die Gruppe der Blinden/Sehgeschädigten und der Rollstuhlfahrer/Gehbehinderten reduziert sich aus bautechnischer Sicht auf die Wahl der Gesteine, die Gesteinsbearbeitung und die Fugen, welche einen grossen Anteil an der Bodenbeschaffenheit haben. Gesteinsarten und -grössen: Die weithin bekannten, kunstvollen Freiburger Mosaikenböden, bestehend aus schlüssellangen, hochkant aufgestellten, von Hand halbierten und mit „Füsschen“ gebrochenen Rheinkieseln, werden fugenlos und plan, als quasi-starre Baumasse verlegt. Sie erlauben phantasievolle Bodenbilder, Strukturierungsleisten und die gute Befahrbarkeit mit Rollstühlen jeder Art. Die derzeitigen Freiburger Mosaikenböden sind zum Teil aus den 1970er Jahren. Benutzt werden Steine, die zum Teil über einhundert Jahre auf dem Werkhof des Tiefbauamtes aufgehoben wurden (Abb. 11 und 12). Wegen ihrer erstklassigen ästhetischen Wirkung und der völligen Konformität mit den Anforderungen des behindertengerechten Bauens sind sie auf ebenen Flächen die prioritäre Bepflasterungsart. Alte Steine aus Bodenpflasterungen des beginnenden 20. Jahrhunderts werden auch aus anderen Städten systematisch aufgekauft. Der Etat des Tiefbauamtes enthält Kostenstellen für den Einkauf von derartigem Steinmaterial. Herausgenommene Steine aus Freiburger Strassenbauprojekten werden im Werkhof aufbewahrt und später an anderer Stelle wieder eingesetzt.

Freiburg hat seit über einhundert Jahren ein traditionsreiches Pflastererhandwerk: Mosaikenlegerfamilien sind noch heute in mehreren Generationen tätig. Wegen des hohen Stellenwerts der Mosaikenpflasterung beschäftigt die Stadt Freiburg 14 Mosaikenleger auf Feststellen sowie 6 weitere Personen, die täglich alle bepflasterten Strassen ablaufen und über Lücken, Fugenprobleme und herausgenommene Steine Bericht erstatten. Allfälligen Meldungen kommt das Tiefbauamt innerhalb weniger Stunden mit einer Reparatur nach, da ansonsten Lücken in Pflasterböden schnell „wachsen“ können und bei Unfällen die Stadt haftbar wäre. Die Bodenbelagskontrolleure sind „sozial Beschäftigte“ (Frührentner, Langzeitarbeitslose, Schwermittelbare), die winters wie sommers die tägliche Runde machen.

Anwendungsbereich der Mosaikenpflasterung: Mosaikenpflasterung wird in Freiburg auf Trottoirs, jedoch nicht auf Strassen mit Lkw-Verkehr eingesetzt. Neue Mosaiken

Abb. 11 und 12: Pflastersteine in Freiburg im Breisgau



Fotos: Dieter Sailer, Stadtbauamt Freiburg



orientieren sich stets am Bestehenden und Historischen. Sie sollen bewusst das repräsentieren, was sich die Stadt leisten möchte an Ästhetik, Bewahrung des Kulturerbes, der Umwelt und der Ökonomisierung. Bodenmosaiken sind bei Bodenleitungsarbeiten effizient zu handhaben: Da alle Steine kunstvoll in „Pfannen“ und nicht direkt in den Boden eingelassen sind, kann man sie bei Leitungsarbeiten mit wenigen Handgriffen herausnehmen und nach den Arbeiten nahtlos wieder verlegen. Die Bodenmosaiken auf der Bertholdstrasse sind ca. 50 Jahre alt: sie sind nach Leitungsarbeiten stets wiederhergestellt worden. Bodenmosaiken werden im Tiefbauamt auch heute noch in historischen und modernen Formen entworfen und hergestellt. Sie behalten ihren hohen Stellenwert in der Strassenbepflasterung, da sich in Freiburg Personenströme eindeutig lenken lassen, insbesondere auf Strassen, die vorher asphaltiert und weniger frequentiert waren, nach der Bepflasterung jedoch stark besucht wurden. Das Bild hierzu sei eindeutig, allerdings wurde es nicht systematisch untersucht. Es könne jedoch anhand der Verkehrsströme/Verkehrszählungen in jenen Strassen nachgewiesen werden, in denen die Bepflasterung die einzige bauliche Massnahme dargestellt habe. Die Textur des Bodens bietet Lenkungsmöglichkeiten, ebenso wie schöne Mosaiken: „Das Auge lässt sich leiten.“ So hat die Stadt Freiburg auch in Erwägung gezogen, die „goldenen Pflastersteine“ (Pflastersteine mit Messingüberzug, graviert zum Gedenken an Deportierte des Naziregimes, Beispiel Theaterstrasse/Ecke Rheinstrasse) ihrem „Büro für ungewöhnliche Massnahmen“ in Auftrag zu geben, das an geeigneten Stellen weitere Akzente dieser Art setzen soll.

Neben den schlüssellangen Mosaikenpflasterungen sind in Freiburg faustgrosse Kleinpflasterungen und fussgrosse Pflasterungen behindertengerecht verlegt: Faustgrosse Porphyrkleinpflasterung oder Kleinpflasterung aus anderen Materialien stellen eine sinnvolle, stabile Belagsvariante

auch für den rollenden Verkehr dar. Da die Oberfläche bei Porphyr nicht behandelt werden muss, ist dies eine preisgünstige und sichere Variante, während bei ungeflamten oder ungestockten Granitsteinen die Gleitsicherheit nicht völlig gegeben ist. Wird eine Kleinpflasterung mit zu grossen Fugen verlegt oder die Verfugung zu lose angelegt, entsteht eine Schlagwirkung. Derartige Bepflasterungen verlangen daher stets eine „Behindertenstrasse“, die nicht verstellt werden darf. Bei den fussgrossen Pflastern in Freiburg handelt es sich um ungeschnittene Porphyrplatten in starrer Bauweise. Hierbei sind Verlegungsleistungen teurer, das Material jedoch ist günstiger, die Platten sind für den fahrenden Verkehr sowie für Rollstühle geeignet. Mit Hilfe von Strukturierungsleisten kann man auch Sehgeschädigten Orientierung ermöglichen.

4.4 Fazit

Aus bautechnischer Sicht gibt es Bodenpflasterungen, die gleichzeitig den Ansprüchen aller Bedürfnisgruppen in der Stadt gerecht werden: der Allgemeinbevölkerung ebenso wie den behinderten Personen mit Sehkraftverlust und Mobilitätseinschränkungen. Es gibt hierbei mehrere Varianten, darunter auch solche, die je nachdem besser für den rollenden Verkehr oder für Fussgänger/Rollstuhlfahrer und andere behinderte Personen geeignet sind. Aus bautechnischer Sicht müssen die Ansprüche der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen an den Stadtboden nicht unvereinbar sein. Vielmehr stellen sie prinzipiell die gleichen Ansprüche entlang eines Kontinuums unterschiedlicher Intensität dar: Während ein grossfugiger Wackebelag mit „Brücke“ und Schlagwirkung für gesunde Fussgänger lediglich mühsam zu begehen ist, stellt er für ältere Menschen in viel stärkerem Masse eine Stolpergefahr und eine höhere Wahrscheinlichkeit von Folgewirkungen wie Knochenbrüchen dar. Für Rollstuhlfahrer

hingegen ist der Belag schier unüberwindlich. Für Blinde wiederum ist ein so strukturierter Boden ebenso wie ein asphaltierter unbrauchbar, sofern er keine Leitlinien oder Strukturierungsunterschiede für Abzweigungen, Kreuzungen oder Gefährdungsstellen erkennen lässt.

Während faustgrosse Kleinpflasterungen mit geflammten und gestockten Granitsteinen oder Porphyr an sich rollstuhlgängig sind, kann je nach Art ihrer Verlegung und Verfübung eine solche Schlagwirkung entstehen, dass diese nicht nur den Rollstuhlfahrern Mühe bereitet, sondern die Lärmwirkung beim rollenden Verkehr auch die Anwohner und Gewerbetreibenden wenig erfreut. Blinde wiederum, denen dieser Bodenbelag eine gute taktile Erfassung erlaubt, haben ohne Erkennungsrinnen oder Strukturierungslinien für Abzweigungen, die nicht voll gestellt werden können („Behindertenspur“, die auch Rollstuhlfahrern dient), ebenso wenig Vorteile wie bei einem unstrukturierten Schwarzelag. Es wäre in dem Fall irrelevant, ob man einen Schwarzelag oder eine Bepflasterung hat, wenn weder der eine noch der andere Bodenbelag die für Blinde wichtigen Kriterien aufweist. Diese Kriterien sind beispielsweise Strukturierungslinien, aber nicht unbedingt Kanten/Trottoirkanten, und taktile Unterscheidbarkeit, jedoch nicht unbedingt „Huckel“. Interessanterweise treffen sich hier die Bedürfnisse aller, und zwar nicht im konfrontativen Sinne, sondern mit der Möglichkeit, diese zu vereinbaren.

Bautechnische Lösungen dafür sind vorhanden, viele Städte dienen als Beispiele. Auch in Basel ist mit „Rail City“ im Bahnhof SBB ein erstklassiges Beispiel eines rollstuhlgerechten, mit Orientierungsrippen versehenen Bodenbelags zu sehen. Selbst wenn in einigen Modellstädten die Bodenbepflasterung nicht überall behindertengerecht ist, so zeigt dies schlicht und einfach Fehler auf, die man in Retrospektive erkannt hat und in der Zukunft an neuen Bepflasterungsprojekten möglichst zu vermeiden sucht. Wenn Fehler bei der Bodenpflasterung passieren, so liegt das aus Sicht der befragten Experten aus den Strassenbauämtern daran, dass zuweilen mehr Gewicht den

ästhetischen, architektonischen Aspekten und nicht den bautechnischen gegeben wurde.

Seit der Antike gibt es Bodenpflasterungen und Bodenmosaiken. In der jüngeren Zeit gibt es durchaus bewährte bautechnische Lösungen, um die Belange aller Anspruchsgruppen (Allgemeinbevölkerung, Seh- und Mobilitätsbehinderte sowie motorisierte Verkehrsteilnehmer/Velofahrer, Anwohner und Gewerbetreibende) miteinander zu vereinbaren. Die Ergebnisse sprechen für eine Gesamtkonzeptentwicklung der Bodenpflasterungen für Basel, die gleichermassen funktional und ästhetisch sind sowie allen Bedürfnisgruppen gerecht werden.

Literatur:

- Bochet B. & G. Pini (2002): *Formes urbaines et mobilité: quelles stratégies pour un développement durable? – Vues sur la Ville*.4: 3-5.
- Boillat P., O. Norer & G. Pini (2002): *Répresentations du vélo et obstacles à son utilisation à Genève. – Planification Sanitaire Qualitative, Département de l'Action Sociale et de la Santé. – Canton de Genève.*
- Boillat P., G. Widmer & G. Pini (éd.) (2001): *Répercussions socio-économiques d'une extension du secteur à priorité piétonne dans la centre-ville de Genève. – Département de l'Aménagement, des Constructions et de la Voirie, Service d'Urbanisme, Ville de Genève.*
- Boillat P., G. Widmer & G. Pini (2002): *Mobilité et consommation: le cas du centre – ville de Genève – Office des Transports et de la Circulation. Canton de Genève.*
- Da Cunha A. & J.-B. Racine (2003): *Teaching and Research in Urban Geography at the University of Lausanne. – In: Geographica Helvetica. Jg 58, H 3. 214-220.*

Tabelle 1: Befragungsergebnisse – Sehbehinderte/Blinde

Blinde / Sehbehinderte	Hut-/Sattel-/Glockengasse	Tanzgässlein	Münsterberg	Gerbergasse
Wahrnehmung des Bodens Beurteilung spezifischer Tasteindruck	Allgemein gute Beurteilung	Wohlbefinden sehr individuell, reicht von sehr gut bis schlecht, keine Tendenz auszumachen	Tasteindruck gut bis sehr gut (flache Steine, keine grossen Rillen)	Allgemein gute bis sehr gute Beurteilung
Unterscheidbarkeit beim Tasten	Sehr unterschiedliche Bewertung	Eindeutig positive Tendenz: Pflasterung hilft bei Orientierung, aber Stock bleibt hängen (einziger Nachteil)	Mehrheitlich als gut bis sehr gut beurteilt. Negativ: Stockspitze bleibt hängen	Die Unterscheidbarkeit wurde sehr unterschiedlich beurteilt – von sehr gut bis schlecht
Optischer Eindruck, Farbliche Kontraste	Durchwegs schlecht	Sehbehinderte mit Restsehvermögen nehmen hier schlechte bis gar keine Orientierungshilfen wahr	Sehbehinderte mit Restsehvermögen beurteilen den Farbkontrast als gut bis weniger gut. Die Hauswände wirkten dunkler und dienten als Orientierungshilfe.	Durchwegs schlecht
Erkennbare Leitlinien, Führungshilfen und Randsteine	Trottoirrand / Hauswand als Leitlinien bzw. Führungshilfen vorhanden, Bewertung gut bis sehr gut	Orientierung mittels Führungshilfen gilt als gut, da Struktur des Bodenbelags oder die Hauswand als Leitlinien dienen	Sehr unterschiedliche Bewertung. Von sehr gut über gut bis schlecht wurde alles genannt. Die Rundbogenpflasterung wurde als gut bewertet. Als Leitlinie dient die Häuserwand.	Weniger gute bis schlechte Bewertung Wenn Leitlinie vorhanden, dann ist sie oft verstellt
Abzweigungen, Wegkreuzungen, Belagsabschlüsse erstastbar	Von ‚schlecht‘ bis ‚sehr gut‘, sehr uneinheitliche Bewertung	Wird durchwegs als gut eingestuft, Unterschied der Strukturen wird gut wahrgenommen und hilft bei Orientierung	Beurteilung sehr unterschiedlich. Viele Personen nehmen gar keine Randabschlüsse wahr oder empfinden sie als zu wenig ausgeprägt	Eher schlecht erkennbar
Problemwahrnehmung Spezifische Probleme mit dieser Art Bodenbelag	Hoher Bordstein, Rutschgefahr bei Nässe; Stolperfallen; Unebenheiten; Löcher; zu tiefe Fugen; schmales Trottoir ohne Ausweichmöglichkeiten	Wenn Hauswand verstellt (Auto, Velo), fehlt wichtige Leitlinie; Rutschgefahr bei Nässe	Grösstes Problem: Rutschgefahr bei Nässe Ausweichmöglichkeiten und Orientierungshilfen fehlen	Hauptprobleme: Aufgestellte Hindernisse, fehlende Orientierungshilfen und keine Ausweichmöglichkeiten
Verbesserungsvorschläge	Rillen gleich ausrichten oder Mittelrinne; Fugen nachfüllen; Querrinne ins Trottoir um Abzweigungen anzuzeigen; Bordsteine niedriger setzen; Trottoirs verbreitern	Eingetiefte Wasserrinne als Leitlinie; Ebnung des Belags	Leicht eingetiefte Abwasserrinne als Leitlinie; Trottoir breiter und höher; Leitlinie am Rand; keine Hindernisse aufstellen (Velos)	Leitlinie schaffen: Strassenmitte tiefer; Abwasserrinne schräger; weniger Hindernisse aufstellen, Ränder und Abzweigungen besser markieren

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Befragung der Blinden und Sehbehinderten, Juni 2003

Fortsetzung Tabelle 1: Befragungsergebnisse – Blinde/Sehbehinderte

Blinde / Sehbehinderte	Münsterplatz	Unterer Heuberg	Schlüsselberg	Nadelberg
Wahrnehmung des Bodens Beurteilung spezifischer Tasteindruck	Wackelpflasterung von schlecht bis miserabel Schwarzbelag und Fussgängerstreifen sehr gut	Steinpflasterung von schlecht bis miserabel: Steine zu uneben, Stolperfallen, zu grosse Rillen	Grösstenteils als sehr schlecht empfunden: Rillen zu gross, Steine zu grob, sehr steil	Der spezifische Tasteindruck wurde von allen als gut bewertet
Unterscheidbarkeit beim Tasten	Sehr unterschiedliche Bewertung	Nur bei Gassenanfang zu bemerken, sonst sehr schlecht zu unterscheiden	Geteilte Meinung: eine Hälfte gut (unterer Teil des Schlüsselberg besser, da Gemisch: grosse/kleine Steine), andere Hälfte als schlecht beurteilt: Abflussrinne nicht als Leitlinie tauglich	Unterscheidbarkeit durchschnittlich; Am Rand auf beiden Seiten gute Unterscheidbarkeit, jedoch bei Eingang der Gasse nur minimaler Unterschied
Optischer Eindruck, Farbliche Kontraste	Kontraste sind 'weniger gut', lediglich beim Übergang zum Schwarzbelag tauglicher Kontrast vorhanden	Kein Kontrast beim Pflaster, lediglich beim Übergang zum Schwarzbelag tauglicher Kontrast vorhanden	Überwiegend schlecht	Die farblichen/ optischen Kontraste werden ohne Ausnahme als schlecht und weniger gut bezeichnet
Erkennbare Leitlinien, Führungshilfen und Randsteine	Eher 'schlecht', nur der Übergang vom Pflaster zum Sand ist gut erkennbar	Eher 'schlecht', keine Abschlüsse am Boden, einzige Leitlinien sind die Häuser; Übergang von Pflaster zu Schwarzbelag gut unterscheidbar	Geteilte Meinung: von gut bis schlecht	Für die Einen genug vorhanden, für die Anderen nicht (geteilte Beurteilung); Hervorstehende Treppenstufen werden als störend empfunden
Abzweigungen, Wegkreuzungen, Belagsabschlüsse ertastbar	Grosse Streuung; Orientierung scheint eher schwierig zu sein, (2 Testpersonen wählten 'sehr gut', eine 'weniger gut', zwei 'schlecht'), Hund kann sich nicht orientieren	Rand ist gepflastert und die Strasse geteert: Richtungsänderung sehr gut erkennbar, Unterschied des oberen und unteren Teils der Gasse erkennbar	Überwiegend schlecht: Struktur nicht unterscheidbar; fehlende Kontraste, Treppen schlecht erkennbar, Stufen sind nicht gleich lang	Im Mittel als eher gut abtastbar empfunden
Problemwahrnehmung Spezifische Probleme mit dieser Art Bodenbelag	Münsterplatz wird im Allgemeinen äusserst schlecht wahrgenommen	Zu unterschiedliche Steine; Abwasserinnen zur Orientierung untauglich; hohe Stolpergefahr; Töpfe/Stufen von Hauseingängen im Weg; schlechte Begehrbarkeit generell	Schlechte Begehrbarkeit generell; Rutschgefahr bei Nässe; Stolperfallen; zu tiefe Fugen und Rillen	Orientierungsvermögen durch aufgestellte Hindernisse (Gegenstände, Treppen) am Rand der Gasse negativ beeinträchtigt
Verbesserungsvorschläge	Bessere Kontraste (z.B. weisse Linien auf Schwarzbelag); nicht alles gleich pflastern: Gehwege mit Platten (ergibt bessere Leitlinien; angenehmer, da grösser und flacher); Pflaster feiner machen, kleinere Steine verwenden; Fugen schmaler, Steine enger setzen	Alle Steine gleich gross machen; besser ausfügen; ebener Belag Aber: Die Gasse sollte so bleiben, da sie das Stadtbild aufwertet. Es ist gut wie es ist. So lassen!	Ebenheit verbessern, keine Fugen; weisse Striche vor Treppenstufen; grössere Platten (sind ebener) oder Teerbelag	Verbreiterung des gepflasterten Streifens am Rand und Verbesserung von Orientierungshilfen; Entfernung der aufgestellten Hindernisse; Trottoir mit Schwarz-/ Robelag und Fahrsur mit Kopfsteinpflaster

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Befragung der Blinden und Sehbehinderten, Juni 2003

Tabelle 2: Befragungsergebnisse – Gehbehinderte/RollstuhlfahrerInnen

Rollstuhl / Gehbehinderte	Münsterberg	Tanzgässlein	Gerbergasse	Hutgasse
Wahrnehmung des Bodens Beurteilung Befahrbarkeit mit Rollstuhl/ Begehrbarkeit für Gehbehinderte	Der Boden wird als akzeptabel beurteilt, glatte Steine, keine Fugen, ebener Belag: Grösster Negativpunkt: steile Gasse	Mehrheitlich gut: die Befahrbarkeit mit dem Handrollstuhl wird als problematischer als mit dem elektrischen eingeschätzt; die deutliche Minderheit bewertet diesen Punkt als schlecht	Sehr unterschiedliche Wahrnehmung des Bodens, für Elektrorollstuhl o.k., sonst Fugen zu breit; im Vergleich zu anderen Pflasterungen die beste Variante	Eine knappe Mehrheit beurteilt den Boden als weniger gut bis schlecht; bemängelt werden zu grosse Fugen, Unebenheiten
Ausweichbreite auf dem Trottoir	Ein Trottoir gibt es nur am Anfang, dort ist die Ausweichbreite zu gering	Nicht zutreffend	Nicht zutreffend	Mehrheitlich ungenügend. Zu schmales Trottoir, keine Rampen, Strasse stark befahren. Reklameschilder, Tische und parkierte Autos auf Trottoir erschweren Ausweichen.
Gleitsicherheit bei Nässe	Die Gleitsicherheit ist relativ hoch, doch nicht nur wegen des Belags, es ist sehr steil dort	Dieser Punkt wird von der Mehrheit als weniger gut bis schlecht bewertet. Nur die Begehrung für Gehbehinderte ohne Gehhilfe scheint gut zu sein. Dies ist wohl auf die hoch aufgefüllten Fugen zurückzuführen.	Die Hälfte der befragten Personen beurteilt diesen Punkt als gut bis sehr gut, die andere Hälfte als weniger gut bis schlecht, vermutlich abhängig von Art der Gehbehinderung.	Eine knappe Mehrheit beurteilt diese als weniger gut bis schlecht. Durch die ebene Gasse ist die Rutschgefahr aber generell kleiner.
Genügend Trottoirabsenkungen vorhanden?	Nicht zutreffend	Nicht zutreffend	Nicht zutreffend	Die überwiegende Mehrheit bemängelt fehlende Trottoirabsenkungen
Problemwahrnehmung Spezifische Probleme mit dieser Art Bodenbelag	Hohe Rutschgefahr, schlechte Begehrbarkeit und Befahrbarkeit, Abwasserrinnen, keine Ausweichmöglich- keiten	Mehrheitlich schlechte Begehr-/ Befahrbarkeit, Rutschgefahr und Stolperfallen; die Minderheit nennt zu tiefe Rillen und Fugen als Problem. Als weiteres Problem wird das Abstellen von Lastwagen genannt.	Mehrheitlich schlechte Begehr-/ Befahrbarkeit, Rutschgefahr bei Nässe; bemängelt werden die vielen aufgestellten Hindernisse	Schlechte Begehr-/ Befahrbarkeit, Rutschgefahr bei Nässe und aufgestellte Hindernisse werden von einer Mehrheit bemängelt; ebenso zu viele Hindernisse auf dem Trottoir und ungenügende Ausweichstellen
Verbesserungsvorschläge	Generelles Fahrverbot, Plattenstreifen in der Mitte von ca. 50-60 cm mit einer Abwasserrinne in der Mitte	Mehrheitlich keine Verbesserungsvorschläge, was auf die geringe Länge der Gasse zurück- zuführen ist; das Tanzgässlein kann ohne grossen Umweg gemieden werden; die Minderheit nennt als Verbesserung den Schwarzbelag	Weniger Hindernisse (Reklameschilder, Stühle von Restaurants), Fugen besser füllen, Fahrstreifen aus Teer, Schwarzbelag	Trottoir verbreitern, mehr Rampen, Schwarzbelag auf Trottoir

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Befragung der Gehbehinderten und RollstuhlfahrerInnen, Juni 2003

Fortsetzung Tabelle 2: Befragungsergebnisse – Gehbehinderte/RollstuhlfahrerInnen*

Rollstuhl / Gehbehinderte	Münsterplatz	Unterer Heuberg	Schlüsselberg
Wahrnehmung des Bodens Beurteilung Befahrbarkeit mit Rollstuhl/ Befahrbarkeit für Gehbehinderte	Generell schlechte Bewertung: Holprig, glatte runde Steine schlecht, zu grosse Fugen, unregelmässige Pflasterung, Spasmengefahr durch Holpern, Unfallgefahr durch Einhängen (Gehhilfe oder Prothesenträger), Stolperfallen	Vorwiegend schlecht, was an den sehr unebenen Steinen sowie den zu tiefen und breiten Fugen liegt	Die Befahrbarkeit wurde ausschliesslich als schlecht beurteilt: Steine uneben, Fugen zu tief. Diese Strasse sei für Rollstuhlfahrer zu gefährlich.
Ausweichbreite auf dem Trottoir	Nicht zutreffend für Platz; auf der Pfalz schlecht, sandige Flächen schlecht mit Rollstuhl befahrbar.	Nicht zutreffend	Es ist kein Trottoir vorhanden.
Gleitsicherheit bei Nässe	Allgemein schlecht	Allgemein schlech.	Begeh-/Befahrbarkeit wird durchgehend als schlecht beurteilt. Bei Nässe sei die Strasse für alle Gehbehinderten gefährlich.
Genügend Trottoirabsenkungen vorhanden?	Nicht zutreffend	Nicht zutreffend	Nicht zutreffend
Problemwahrnehmung Spezifische Probleme mit dieser Art Bodenbelag	Schlechte Begeh-/Befahrbarkeit, Rutschgefahr bei Nässe, Stolperfallen, Abwasserrinnen, zu tiefe Fugen, zu hohe Randsteine auf Pfalz, teilw. lockere Steine, ungenügende Ausweichstellen auf Pfalz, erhöhter Lärm durch Fahrzeuge	Rutschgefahr, Stolperfallen und zu tiefe Fugen sind die am häufigsten wahrgenommenen Probleme	Allgemein schlechte Begeh-/Befahrbarkeit, Rutschgefahr bei Nässe, Stolperfallen, zu tiefe Fugen und ungenügende Ausweichmöglichkeiten
Verbesserungsvorschläge	Fugen ausbessern, Ausweichmöglichkeiten schaffen, Schwarzbelag oder flachere Pflastersteine, Trottoirabsenkung auf Pfalz	Pflasterung entfernen oder durch flachere Pflasterung ersetzen	Schwarzbelag: mindestens 1m breite Spur aus Schwarzbelag, Granitplatten oder Gummibelag wie bei Sportplätzen, Geländer an Fassade, Fugen ausbessern, grössere und glatte Steine

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT UNIVERSITÄT BASEL, Befragung der Gehbehinderten und RollstuhlfahrerInnen, Juni 2003

* Am Standort Nadelberg wurde keine Begehung mit Rollstuhlfahrern/Gehbehinderten durchgeführt.

A Anhang



Foto: Dieter Sailer, Stadtbauamt Freiburg im Breisgau

A.1 Fragebogen Passanten



Bedürfnisgerechte Stadtplanung Befragung zu gepflasterten Bodenbelägen in der Innenstadt

Das Geographische Institut der Universität Basel untersucht im Auftrag des Baudepartements des Kantons Basel-Stadt den Gehkomfort von Pflasterungen in der Innenstadt. Die Ergebnisse ermöglichen Bodenbeläge auszuwählen, die der modernen Stadtraumgestaltung und den Wünschen der Bevölkerung entsprechen. Die Befragung ist freiwillig und erfolgt in Übereinstimmung mit dem Datenschutzgesetz. Ihre Angaben bleiben anonym.

BefragerIn _____ Datum _____

Standort

- 1 ☐ Hut-/Sattel-/Glockengasse 2 ☐ Tanzgässlein 3 ☐ Münsterberg 4 ☐ Gerbergasse
5 ☐ Münsterplatz 6 ☐ Unterer Heuberg 7 ☐ Schlüsselberg

Wahrnehmung des Bodens

1. Sie gehen gerade über einen gepflasterten Bodenbelag. / Sie sind gerade über einen gepflasterten Bodenbelag gelaufen.
Haben Sie dies bemerkt?

- 1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht

2. Empfinden Sie den gepflasterten Bodenbelag, über die Sie gerade laufen / gelaufen sind, als angenehm?

- 1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht

3. Wie beurteilen Sie diesen gepflasterten Bodenbelag
in Bezug auf folgende Punkte:

	1 sehr gut	2 gut	3 weniger gut	4 schlecht	5 weiss nicht
Optischer Gesamteindruck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gehkomfort/Wohlbefinden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rutschfestigkeit bei Regen, Schnee und Eis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gleitsicherheit bei Trockenheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Befahrbarkeit					
- mit Autos / Lieferwagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- mit Velos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- mit Trottinettes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- mit Skateboards / Inlineskates	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- mit Kinderwagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- mit Rollstühlen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begehrbarkeit für Blinde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orientierungshilfen durch Farbkontraste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orientierungshilfen durch Kanten und Randsteine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufwertung des Stadtbildes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Spezifische Problemwahrnehmung

4. Welche spezifischen Probleme nehmen Sie bei diesem gepflasterten Boden wahr? (Gesteinsgrösse, Fugen, Unebenheit,...)

.....

.....

.....

.....

Verbesserungsvorschläge

5. Was wäre Ihnen besonders wichtig, wenn Sie den gepflasterten Bodenbelag für die Innenstadt aussuchen dürften?

	1 sehr wichtig	2 wichtig	3 weniger wichtig	4 unwichtig	5 weiss nicht
Eigener Gehkomfort / bequemes Gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ebenheit / keine Gehhindernisse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gehsicherheit / Rutschfestigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gute Begehrbarkeit für Blinde und Sehbehinderte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gute Befahrbarkeit					
- für den Auto- und Anlieferverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- für Velos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- für Trottinets (Roller)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- für Skateboards / Inlineskates	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- für Kinderwagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- für Rollstuhlfahrer/innen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Integration ins Stadtbild	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufwertung des Stadtbildes (historischer Charakter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigende Wirkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möglichst kostengünstige Variante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einheitliche Gestaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Was würden Sie persönlich in der Innenstadt von Basel bevorzugen?

- 1 ☐ einen glatten Bodenbelag (Schwarzbelag)
 2 ☐ einen gepflasterten Bodenbelag
 3 ☐ eine Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag
 4 ☐ anderes (was?).....

7. Würden Sie eine Bepflasterung für die gesamte Innenstadt befürworten? 1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht

8. Würden Sie eine Bepflasterung für gewisse Bereiche der Innenstadt befürworten?

1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht

Falls ja, wo genau?

.....

9. Welche Vorteile hätte nach Ihrer Meinung eine gepflasterte Innenstadt für die Stadt Basel? (Mehrfachnennungen möglich)

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Verbesserung des Stadtbildes (historischer Charakter) | <input type="checkbox"/> Verkehrsberuhigende Wirkung |
| <input type="checkbox"/> Attraktivitätssteigerung der Strasse / des Quartiers für Anwohner/innen | <input type="checkbox"/> weiss nicht |
| <input type="checkbox"/> Attraktivitätssteigerung für Tourist/innen | <input type="checkbox"/> keine Vorteile |
| <input type="checkbox"/> Innenstadt erhält einheitlichen Charakter | |

Personenbezogene Merkmale

10. Geschlecht 1 ☐ männlich 2 ☐ weiblich

11. Altersgruppe 1 ☐ unter 18 2 ☐ 18-30 J. 3 ☐ 31-40 J. 4 ☐ 41-50 J. 5 ☐ 51-60 J. 6 ☐ 61-70 J. 7 ☐ > 70 J.

12. Weitere Merkmale: 1 ☐ mit Gehstock
 2 ☐ mit Rollstuhl
 3 ☐ mit Kinderwagen

13. Schuhe: 1 ☐ elegante Schuhe
 2 ☐ bequeme Schuhe

A.2 Beobachtungen der Studierenden

Standort Hut-/Sattel-/Glockengasse (Kleinpflasterung, Granit in Sand verlegt)													
Gruppe	Taktile Unterscheidbarkeit	Spezifischer Tasteindruck	Optische, farbliche Kontraste	Leitlinien, Führungshilfen, Randabschlüsse	Abzweigungen, Wegkreuzungen taktile erkennbar? Belagsabschlüsse abtastbar/optisch erkennbar?	Spezifischer Klang	Sonstige Bemerkungen	Bewertung der Regelkonformität für Blinde / Sehbehinderte	Befahrbarkeit Elektrorollstuhl	Befahrbarkeit Handrollstuhl	Ausweichbreite auf Trottoir 90cm-1,20m für Behinderte, 2m für Rollstühle	Begehrbarkeit für Gehbehinderte	Gleitsicherheit bei Regen, Schnee, Eis für Gehbehinderte
1	Deutlich, ja, nein	Bequem, weniger bequem, unbequem für Sportschuhe	Hell / dunkel Kontraste ja, nein stark, schwach	Leitlinien hell, dunkel kontrastiert	Taktile Warnsignale, Orientierungssignale?	Unterscheidbar (beschreiben)	Unebenheiten, Fallstellen, Fugen, Rinnen, Gehweg verstellt	Noten 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher, Gesamtnote 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Gegeben Nicht gegeben	Eben, fugenlos verlegt, Belagsstrukturen, Gleitsicherheit bei trockenem Wetter	Noten 1 bis 6
2	Deutlich	Bequem	Ja	Ja, Trottoir	Ja	Ja, Trottoir dumpf, Pflaster eher hell	Trottoir relativ hoch	6	Trottoir zu schmal, Pflaster befahrbar	Trottoir zu schmal, Pflaster befahrbar	Nicht gegeben	Gut	5
3	Deutlich	Bequem	Nein, verblichene gelbe Randsteinmarkierung	Erhöhtes Trottoir	Randsteine, Struktur Kopfsteinpflaster ändert	unterscheidbar	Gehweg (teilw. vorsehende Gebäudeteile)	5	Ja, eben, hart Note: 5	Trottoir zu schmal, ca. 1 m	Nicht gegeben	Eben, fugenlos	5
4	Ja	Unbequem	Schwach	Ja, Trottoir	Knapp	Ja, Trottoir dumpf, Pflaster eher hell	Trottoir relativ hoch	5	Trottoir zu schmal, Pflaster befahrbar	Trottoir zu schmal, Pflaster befahrbar	Nicht gegeben	Schlecht (keine Ausweichmöglichkeiten)	5
5	Deutlich	Bequem	Trottoir und Strasse opt. Kontrast, Randstein helle Linie	Randstein bildet die einzige Leitlinie, aber er ist zu hoch	Trottoir bildet Orientierungshilfe, aber kein behindertengerechter Übergang	Auf gepflasterter Strasse tönen Autos lauter	Strasse für Autos immer befahrbar, somit keine Ausweichmöglichkeiten auf die Strasse	4	Trottoir ist zu schmal, Strasse ist ansteigend 3	Trottoir ist zu schmal, Strasse ist ansteigend 3	Trottoir teilweise zu schmal, somit nicht gegeben	Trottoir teilweise zu schmal, Randstein extrem hoch	4
6	Ja	Bequem	Nein	Randabschlüsse hoch	Nein, keine			5	Trottoir eng 3	Nur auf einer Seite (zu eng) 4	Nicht gegeben	Eben, gut	5
7	Deutlich	Bequem	Schwach	Trottoirrand kann helfen, ist aber zu hoch	Nein	Ja, Unterschied Bürgersteig Strasse	Uneben, Bürgersteig verstellt	3	Schmales, hohes Trottoir 3.5	Zu steil und schmal 1	Gegeben, Breite auf einer Strassenseite knapp	Schlecht	3
8	Deutlich, Trottoirrand/Strasse	Bequem	Ja, mässig	Trottoirrand	Trottoirabschluss, Strasse mit Belagswechsel	Schwacher Unterschied zw. Teer u. Kopfsteinpflaster	Trottoirrand Seitengasse, z.T. PW, verstellt durch Lieferanten leicht abfallend	6	1-2 (Ränder!)	2-3 (Ränder!)	Nicht gegeben: Zu schmales Trottoir, leicht abfallend	Gut	3

8	Deutlich	Bequem	Schwach	Dunkel	Keine Orientierungshilfen	Leicht hörbar	Trottoir vorhanden, stark verstellt durch Fahrzeuge	3	2; nicht eben	2; nicht eben	Zu wenig Platz, starker Fussgänger- u. Strassenverkehr	Schlecht	4
9	Deutlich; Trottoir=Teer; Strasse=Plaster	Bequem	Nein	Ja, kaum Kontrast	Ja, Trottoirrand	Ja	Stark befahren	4	3 (zu schmales Trottoir)	2	Nein	Ja, gut	Steil, aber gut 5
10	Ja	Teer: bequem Pflasterung: weniger bequem	Kontrastarm (Teer und Pflaster schwarz, nur Randstein ein wenig heller)	Häuserzeile Randsteine, diese aber zu hoch	v.a. taktil: Randstein, Häuserzeile	Mit Turnschuhen nicht erkennbar	Verstelltes, zu schmales Trottoir kaum Auf/Abgänge zur Strasse	Hohes Trottoir, verstellt (Velos, Abfallerimer) Strasse uneben, Verkehr 3	Trottoir: nicht befahrbar 2 Strasse gefährlich 3	Trottoir: nicht befahrbar 2 Strasse gefährlich 2	Nicht gegeben viel zu schmal, z. T. kaum Platz für Rollstühle	Trottoir: eben, hart, Gefälle, zu schmal, Strasse: hart, Fugen, trotzdem rel. gleitsicher	Trottoir: 5 Strasse: 3
11	Glattes Trottoir, gepflasterte Strassen	Pflaster: nicht bequem Trottoir: eher bequem	Hohe Kante (Zu hoch?)	Nicht erkennbar	---	Nur durch das Pflaster selbst gegeben	Soweit keine erkennbar	5, wegen der Kante des Trottoirs	5, die Kante könnte zu hoch sein	5, Kante könnte zu hoch sein	Die Breite des Trottoirs sollte ausreichend sein	Ist auf dem Trottoir sicherlich gegeben	Da im Schatten, Belag vielleicht nicht günstig 3
12	Deutlich	Bequem	Schwach	Randabschluss deutlich (Kante), wenig opt. Kontrast	Abzweigungen erkennbar	Nein	Trottoir (rel. hoch)	5	3 (enges Trottoir)	2 (steil)	Zu knapp	4 (glatter Belag)	3
13	Ja	Bequem	Hell-dunkel Kontrast	Randstein, Hauslinie	Taktile Warnsignale (Randstein, Belagsänderung)	Kaum	Bürgersteig	4	Pflasterung, nicht gut befahrbar 2	Nicht gut befahrbar 2	Nicht gegeben	Gut, auf Gehsteig	3
14	Deutlich	Strasse: bequem Trottoir: weniger	Schwach	Randstein deutlich erkennbar/erhöhtes Trottoir	Randstein deutlich erkennbar, sonst keine Orientierungshilfen	(Dumpf) nein	Hohe Randsteine/nicht verstellt	5	3	3	Z.T. gegeben	Gut, nur hohes Trottoir gefährlich	4
15	Deutlich erkennbar	Bequemer Tastendruck	Ja, schwacher Kontrast	Trottoirrand als Leitlinie	Nichts	Leicht hörbarer Unterschied	Trottoir mit Asphalt, Strasse beplästert	3, da zu enge Gehsteige	Ja, hart, aber eng 2	Ja, hart, aber eng 2	Trottoir gegeben, aber nur teilweise genug breit	Uneben, nicht fugenlos	4
16	Ja	Teer:bequem Pflasterung: weniger	Schwach	Ja, aber zu hohe Bordsteine	Ja, breiter Bordstein Taktill erkennbar	-	Zu schmale Bürgersteige	3	Ja, eben, hart, gleitsicher, 4	Ja, eben, hart, gleitsicher, 4	Nicht gegeben	Eben, kleine Fugen, Gleitsicherheit gut	3
17	Ja	Bequem	Schwache Kontraste	Randabschlüsse zu hoch, Kontraste schwach	Keine	3 verschiedene Beläge, 3 verschied. Klänge	Pflasterung mit Muster, holprig	2.5	2	2	Nicht gegeben, zu schmal	Mühsam Strukturen zu grob	4.5
18	Ja	Bequem	Schwach, alles grau	Trottoirrand	Unterschiedliche Beläge	Ja	Wenig, Mülltonnen	4	Schmal, uneben, 3	2	Gegeben Nicht gegeben	Gut	5

Standort Gerbergasse (Grosspflasterung, Porphyr, vermörtelt)													
Gruppe	Taktile Unterscheidbarkeit	Spezifischer Tasteindruck	Optische, farbliche Kontraste	Leitlinien, Führungshilfen, Randabschlüsse	Abzweigungen, Wegkreuzungen, taktile erkennbar? Belagsabschlüsse abtastbar/optisch erkennbar?	Spezifischer Klang	Sonstige Bemerkungen	Bewertung der Regelkonformität für Blinde/Sehbehinderte	Befahrbarkeit Elektrorollstuhl	Befahrbarkeit Handrollstuhl	Ausweichbreite auf Trottoir 90cm-1,20m für Behinderte, 2m für Rollstühle	Begehbarkheit für Gehbehinderte	Gleitsicherheit bei Regen, Schnee, Eis für Gehbehinderte
	Deutlich, ja, nein	Bequem, weniger bequem, unbequem für Sportschuhe	Hell/ dunkel Kontraste ja, nein stark, schwach	Leitlinien hell, dunkel kontrastiert	Taktile Wamsignale, Orientierungssignale?	Unterscheidbar (beschreiben)	Unebenheiten, Fallstellen, Fugen, Rinnen, Gehweg verstellt	Noten 1 bis 6	Einschätzung Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Einschätzung Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Gegeben Nicht gegeben	Eben, fugenlos verlegt, Belagsstrukturen, Gleitsicherheit bei trockenem Wetter	Noten 1 bis 6
1	Einheitliche Bepflasterung	Bequem	Schwach	Nein	Nein	Einheitlich	Verstellt mit Werbetafel, Regalen etc., leicht gewölbt	1	5	5	Kein Trottoir, Fussgängerzone	Gut	5 (leicht gewölbt, Abfluss gewährleistet)
2	Deutlich	Bequem	Schwacher Kontrast	Leitlinien, Pflasterleichtung unterscheidbar	Pflasterung wechselt	Dunkler Klang, nicht unterscheidbar	Wenige Unebenheiten, Gehweg durch Geschäftsauslagen verstellt	4	Ja, hart, wenig gleitsicher	Ja, hart, wenig gleitsicher	Nicht gegeben	Gut, Fugen teilw. eingetieft	4
3	Einheitliche Bepflasterung	Bequem	Schwach	Nein	Nein	Einheitlich	Div. Gehhindernisse	2	6	5	Kein Trottoir, Fussgängerzone	Gut	5
4	Ja	Bequem	Schwache Kontraste	Dunkel kontrastierte Leitlinie	Keine	Heller Klang	Schilder der Läden stehen auf Führungslinie	4	Uneben 4	Uneben 4	Strasse genügend breit	Flach, praktisch fugenlos	4
5	Ja	Bequem	bei Abzweigung ja, sonst nicht	Abwasserinne als Leitlinie	Sowohl optisch als auch taktile erkennbar	Ruhig, leise	Viele Schilder etc. im Weg	5	Ja 5	Ja 5	Ja, gegeben	Eben, fugenlos, gut	5
6	Ja	Unbequem	Schwach	Bedingt	Andere Bodenbepflasterung in Fussgängerzone	Klingt alles gleich	Fugen wären vorhanden, sind verstellt	4	5, gut befahrbar, rel. eben	Gut, 5	Fussgängerzone, Ausweichmögl. vorhanden, Trottoir unnötig	Relativ gut	4, rutschig bei Regen
7	Nein	Bequem	Schwach (ev. Leitlinie mit wechselndem Muster)	Dito/nein	Keine	Keine	Werbeschilder, Regale, etc. bilden Hindernisse	1	5-6 (leicht uneben)	5-6 (leicht uneben)	Nicht gegeben: ganze Strasse als Fussweg	6	5-6
8	Nein	Bequem	Hell, schwacher Kontrast	Keine gerade Strassen, Häuserwände	Keine Orientierungshilfen, keine Wamsignale	Dumpf	Eben, mit Fugen, kein Trottoir, Fussgängerzone	4	5	5	Genügend Platz vorhanden	Eben, nicht fugenlos	4
9	Nein	Bequem	Hell, nein	Regenrinnen, nicht kontrastiert	Nein	Nein	Geschäfte, Schilder, Signale; Fussgängerzone	4	5	5	Kein Trottoir	Gut, eben	5

10	Nein	Bequem	Nein, nur Hauswände als Kontrast	Ja, aber gleiche Farbe (rel. hell)	Taktil erkennbar	Mit Turnschuhen nicht erkennbar	Verstellte Leitlinie (Schuh-/Kleiderregale)	Kaum Kontraste, zu flach, 4	Eben, hart, gleitsicher 5	Eben, hart gleitsicher, leichtes Gefälle, 5	Kein Trottoir	Leichtes Gefälle, eben, flache Fugen	4
11	Nur durch die Abflusserinnen	Bequem	Einheitlich gehalten	Leitlinien anders geplästert	Nur bei den Abzweigungen	Sehr leise für ein Pflaster	Nur die Gullys, bzw. Abwasserinnen könnten Problem darstellen	Da keine farblichen Unterschiede 3	Gut	Schwieriger	Alles eine Ebene	Nicht ganz eben, aber gleitsicher	5
12	Nein	Bequem	Nein	Nicht vorhanden	Nein	Nein	Flache Rinne	1	6	5	Gegeben	Gut	5
13	z.T. Rinnen	Bequem	Fehlen	Hauslinie	Taktile Warnsignale (Belagsänderung)	Nein	Gehweg z.T. verstellt, Rinnen	3	Gut	Gut	Gegeben	Gut	5
14	Nein	Bequem	Nein	Nein	Nein z.T. anderer Belag bei Abzweigung	Nein	Relativ eben/ kein Trottoir	3	4	4	Kein Trottoir/ Fussgängerzone – gegeben	Gegeben	4
15	Nein	Bequem	Keine optischen/ farblichen Kontraste	Leitlinien existieren, sind aber nicht kontrastiert	Keine Warn- und Orientierungssignale	Nicht unterscheidbar vom Asphalt	Alles beplästert, Ladenutensilien auf beiden Strassenseiten, Fussgängerzone	4	Ja, hart und gleitsicher 5	Ja, hart und gleitsicher 5	Nicht nötig, da Fussgängerzone	Eben, gleitsicher bei trockenem Wetter	5
16	Nein	Bequem	Nein, nur Hauswände als Kontrast	Ja, Rinne mit gleicher Farbe	Ja, Rinne taktil erkennbar	–	Rinne, Kleidergestelle von Geschäften auf der Strasse	3-4	Ja, eben, hart, gleitsicher 4	Ja, eben, hart gleitsicher 4	Gegeben	Eben, schwache Fugen, Gleitsicherheit gut	4
17	Ja, Abflusserinne spürbar	Mittelmässig bequem	Mittlere Kontraste	Führungshilfe Abflusserinne	Unterscheidbar, taktil und optisch	Nein	Typische Einkaufsstrasse, viele Passanten	4.5	4	4	Nicht gegeben	Möglich	4.5
18	Mittel (Rinne)	Bequem	Mittelmässig	Schwach, Abflusserinne	Unterschiedliche Beläge	Nein	Sehr viel verstellt, Cafés, Verkaufsstände	3	5	5	Eben, gegeben	Gut	5

Standort Münsterberg (Kleinpflasterung, Porphyr, vermörtelt)													
Gruppe	Taktile Unterscheidbarkeit	Spezifischer Tasteindruck	Optische, farbliche Kontraste	Leitlinien Führungs-Hilfen Randabschlüsse	Abzweigungen, Wegkreuzungen taktil erkennbar? Belagsabschlüsse abtastbar / optisch erkennbar?	Spezifischer Klang	Sonstige Bemerkungen	Bewertung der Regelkonformität für Blinde/Sehbehinderte	Befahrbarkeit Elektrorollstuhl	Befahrbarkeit Handrollstuhl	Ausweichbreite auf Trottoir 90cm - 1,20m für Behinderte, 2m für Rollstühle	Begehrbarkeit für Gehbehinderte	Gleitsicherheit bei Regen, Schnee, Eis für Gehbehinderte
	Deutlich, ja, nein	Bequem, weniger bequem, unbequem für Sportschuhe	Hell / dunkel Kontraste ja, nein stark, schwach	Leitlinien hell, dunkel kontrastiert	Taktile Warnsignale, Orientierungssignale?	Unterscheidbar (beschreiben)	Unebenheiten, Fallstellen, Fugen, Rinnen, Gehweg verstellt	Noten 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Gegeben Nicht gegeben	Eben, fugenlos verlegt, Belagsstrukturen, Gleitsicherheit bei trockenem Wetter	Noten 1 bis 6
1	Nein	Bequem	Nein	Eventuell Kontrast Strasse – Haus geeignet	Ja (Brunnen, Trottoir)	Einheitlicher Belag	Keine	4	Sehr steil, sonst 4	Sehr steil, sonst 4	Kein Trottoir	Abschluss direkt an Häuserfront	3 (Steilheit)
2	Deutlich	Bequem für jedes Schuhwerk	Nein	Häuserfassade als Führungshilfe tauglich	Pflasterung wechselt bei Verzweigung (Schwarzbelag)	Eher dunkel, unterscheidbar	Wenig Unebenheiten	4-5	Ja, hart, wenig Gleitsicherheit	Nicht gegeben	Eben, wenig Fugen	GS: Note 3	Deutlich
3	Nein	Bequem	Schwach	Randabschluss Haus	Ja (Brunnen, Trottoir)	Nein	Keine	5	Steil, 5	4	Kein Trottoir	Abschluss direkt an Häuserfront	4
4	Gering	Bequem	Keine Kontraste	Häuserfront dient als Leitlinie	Nein	Heller Klang	Gullies	4	Steil, uneben: 3	Steil, uneben: 2	Kein Trottoir, aber Strasse genug breit	Steil, uneben: 4	3
5	Ja, nicht deutlich	Bequem (steil)	Keine	Hilfe durch enge Gasse	Taktil, optisch	Leiser		5	5 langsam	4 sehr steil	Kein Trottoir, genug Platz	Steil	4
6	Nein, das Trottoir verschwindet	Weniger bequem	Dunkel, keine Kontraste	Leitlinien nicht vorhanden, Randabschluss vorhanden – z.T. Geschäftseingang	Keine Abzweigung, auf dem Platz oben andere Bepflasterung	Schluchtenstrasse – mögl. am Klang erkennbar, aber nicht wo auf der Strasse	Glatte Strasse, sehr steil, unverstellt	4-5	4 der Stuhl kann nicht genügend haften	3-4 mit Begleitperson, sonst 1	Nicht gegeben	schlecht	Sehr rutschig 2
7	Deutlich Ja	Bequem	Nein (unterster Teil mit Trottoir von knapp 0.5 m)	Dito, z.T. Sockel an den Hauswänden	Nein - Haus-Sockel - Brunnen - Kurve	+/- nein (ev. etwas heller)	Zuoberst rechts: Rampe mit abflachender Mauer	3	4 (ev. zu steil)	4 (ev. zu steil)	Nicht gegeben	Gut (etwas steil)	3
8	Nein	Bequem	Nein	Leitlinien Hauswände, enge Gasse mit Kurven, dunkel	Keine Warnsignale, keine Orientierungshilfen	Nein	Sehr steile Gasse, gebogen, geplästert	3	2 sehr steil und nicht sehr breit	2 sehr steil und nicht sehr breit	Kein Trottoir	Nicht eben, nicht fugenlos, wenig Gleitsicherheit	2

9	Ja	Bequem	Schwach	Hauswände als Leitlinien	Nein, Hausecken	Widerhall an den Wänden	Steil, Gullydeckel	4		2, steil	1, steil	Kein Trottoir	Kaum Fugen, gut	3, steil
10	Ja	Weniger bequem	Nein, ausser Hauswände	Nur Wände	Ja, nur taktil	Mit Turnschuhen nicht erkennbar	Kaum verstellt	5		Eben, hart aber steil 3	Eben, hart, aber steil 2	Kein Trottoir	Eben, relativ gleitsicher aber steil	3
11	Nein, alles einheitlich gepflastert	Bequem	Keine direkten Kontraste	Durch die Häuserzeile sehr gut gegeben	--	Etwas lauter, aber noch angenehm	Grosse Fugen und tiefe Gullys	5	Gute Möglichkeiten an der Hauswand,	Schlecht, da zu steil, 2	1	Alles eine Ebene	Gleitsicher, aber grosse Fugen	3
12	Nein	Bequem	Nein	Enge Gasse, als Leitlinie	Ertastbar	Widerhall von Wänden	Posten	4		3	1 (sehr steil)	Kein Trottoir, enge Gasse (aber kein Verkehr)	Schlecht (steil)	3
13	Nein	Bequem	Keine	Hauslinie	Taktile Wamsignale (Belagsänderung)	Nein		4		Steil, Fugen 3	Steil, Fugen 2	Nicht gegeben	Fugen, steil	Steil 3
14	Nein	Bequem	Keine	Schwach kontrastiert/ Häuser als Leitlinie/ nicht verstellt (nur einzelne Steine)	Nein/ auch keine Abzweigungen und Wegkreuzungen vorhanden	Nicht unterscheidbar (vielleicht enge Gasse eine Hilfe)	Kein Trottoir/ keine Fugen/ keine Unebenheiten/ relativ starkes Gefälle/ nicht verstellt	4		2-3 (sehr steil)	2 (steil)	Gegeben/braucht kein Trottoir, weil nur Fussgänger	Relativ gut/ Gefälle ist hinderlich/ kleine Rillen nicht störend	3-4 (steil)
15	Nein	Relativ bequem	Keine vorhanden	Häuserwände als Leitlinien nützlich	Kleine Strassensäulen auf einer Seite der Gasse	Nicht unterscheidbar	Sehr steile Gasse, alles beplästert und nicht fugenlos	4		Nicht befahrbar, da zu steil 2	Nicht befahrbar, da zu steil 1	Nicht gegeben	Nicht eben, nicht fugenlos, nicht gleitsicher (auch bei trockenem Wetter)	2
16	Ja	Weniger bequem	Nein, nur Hauswände	Hauswände als Leitlinien	Teils, Hauswände	-	Sehr steil, aber kaum verstellt	4		Ja, steil, hart, gleitsicher 4	Ja, steil, hart, gleitsicher 3	Nicht gegeben	Uneben, viele Fugen, aber gut	2
17	Nicht deutlich	Bequem	Eher schwache Kontraste	Ja, enge Gassen	Abflussrinne	Kaum zu unterscheiden	Pflasterung mit Muster, rötlich	3		2	2	Nicht gegeben, enge Stellen	Erschwert möglich	2-3
18	Nein	Bequem	Schlecht	Häuser	Nicht vorhanden	Nein	Nein	5		5	Steil, 3	Nein	Gefälle, geringe Fugen	Steil, 3

Standort Nadelberg (Schwarzbelag mit Seitenpflaster)													
Gruppe	Taktile Unterscheidbarkeit	Spezifischer Tasterindruck	Optische, farbliche Kontraste	Leitlinien, Führungshilfen, Randabschlüsse	Abzweigungen, Wegkreuzungen taktil erkennbar? Belagsabschlüsse abtastbar/optisch erkennbar?	Spezifischer Klang	Sonstige Bemerkungen	Bewertung der Regelkonformität für Blinde/Sehbehinderte	Befahrbarkeit Elektrorollstuhl	Befahrbarkeit Handrollstuhl	Ausweichbreite auf Trottoir 90cm - 1,20m für Behinderte, 2m für Rollstühle	Begehbarkeit für Gehbehinderte	Gleitsicherheit bei Regen, Schnee, Eis für Gehbehinderte
	Deutlich, ja, nein	Bequem, weniger bequem, unbequem für Sportschuhe	Hell/ dunkel Kontraste ja, nein stark, schwach	Leitlinien hell, dunkel kontrastiert	Taktile Warnsignale, Orientierungssignale?	Unterscheidbar (beschreiben)	Unebenheiten, Fallstellen, Fugen, Rinnen, Gehweg verstellt	Noten 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Rollstühle Gegeben Nicht gegeben	Eben, fugenlos verlegt, Belagsstrukturen, Gleitsicherheit bei trockenem Wetter	Noten 1 bis 6
1	Ja	Bequem	Ja (Seitenpflasterung/ Schwarzbelag)	Zum Teil, unterbrochen	Ja	Pflasterung heller, Schwarzbelag eher dumpf	An den Häusern Hindernisse (Blumen, Velos, etc)	1	6	6	Kein „Trottoir“	Sehr gut	6, ab Hausnr. 24 leicht abfallende Strasse
2	Nein; ausgenom. Randabschlüsse	Bequem	Dunkel, Kontraste schwach	Teilweise vorhanden	Teilweise vorhanden	Nein	Gehweg verstellt mit Fahrradparkplätzen u.a.	3	Ja, eben, fugenlos, 5	Ja, eben, fugenlos, 5	Nicht gegeben	Eben, fugenlos, Gleitsicherheit (GS): 5	4 (teilw. leichtes Gefälle)
3	Ja	Bequem	Ja	Vorhanden	Ja	Pflasterung heller, Schwarzbelag eher dumpf	Vereinzelte Hindernisse (Kartensänder, Velos, etc.)	4	6	5	Kein „Trottoir“	Sehr gut	5
4	Ja, aber nur an Strassen-seiten	Bequem	Schwache Kontraste	Leitlinien seitl. zu schmal, wenig Kontraste	Teilweise erkennbar und abtastbar	Auf Teer sind Autos nicht so laut	Leitlinie unterbrochen durch Velos und Blumentöpfe	3	Eben, breite Teer-Strasse 5	Eben, breite Teer-Strasse 5	Kein Trottoir, aber genug breite Strasse	Ebene, breite Teer-Strasse, somit begehbar	5
5	Deutlich	Bequem	Schwach	Seitenpflaster heller	Taktil und optisch	Dumpf, Pflaster heller	Gehweg verstellt	4	Ja, keine Fugen 5	Ja, teils steil 4	Kein Trottoir	Ja	3
6	Ja	Weniger bequem	Schwache Kontraste	Randabschluss vorhanden, Leitlinien verstellt	Weder Warn- noch Orientierungssignale	Kein Klang-unterschied auszumachen	Am Rand der Strasse andere Bepflasterung, Gehweg verstellt	4	5-6 Strasse ist rel. eben und gut befahrbar	5	Nicht gegeben	Gleitsicherheit bei trockenem Wetter vorhanden, rel. eben	4-5
7	Ja	Bequem	Mittel	+/- nein	Nein	Schwach heller	Nur 0.5 m Seitenrand links / rechts	1-2	6	6	Kein Trottoir	Gut	6
8	Deutlich	Bequem	Hell, schwacher Kontrast	Hell	Warnsignale Steinsäulen	Schwach	Ab der Mitte verläuft es abwärts	4	4; Eben, hart, gleitsicher	4; Eben, hart, gleitsicher	Kein Trottoir; nicht gegeben	Eben, fugenlos, Gleitsicherheit OK	5

9	Ja	Schwarzbelag: bequem, Pflaster: weniger	Schwach	Optisch kaum erkennbar, schwach fühlbar	Keine	Ja	Ja	Kleine Abwasserinnen (quer), Gehweg oft verstellt	1	Schwarzbelag: 6 Pflaster: 1 (zu schmal)	dito	Kein Trottoir	Schwarzbelag: 6 Pflaster: 3 (viele Hindernisse)	5
10	Ja	Teer: bequem, Pflaster: weniger bequem	Schwach	Linie zw. Teer und Pflaster kontrastarm, zusätzlich Hauswände	Ja, nur taktil	Mit Turnschuhen nicht erkennbar	2	Pflasterung total verstellt (Velo, Blumentöpfe, etc.)	2	Teer: ja, hart, eben, gleitsicher Pflasterung: nein (5)	dito (5)	Kein Trottoir, weil kaum Verkehr	Teer: eben, hart, gleitsicher, Pflasterung: uneben, kaum begehbar	Teer: 5. Pflasterung: 3
11	Ja, schwarz mit Rand	Bequem	Keine weiteren Kontraste erkennbar	Helle Leitlinien am Rand	Klar erkennbare Abzweigungen	Nicht unterscheidbar	4, da die Strasse selbst sehr einfach ist	Viele Gullys, Randlinien vollgestellt (Velo, Blumenkübel)	5	4	4	Kein Trottoir	Ist prinzipiell gegeben	2. Belag bei Nässe und Regen event. recht rutschig
12	Ja, aber nur am Rand	Bequem	Schwach	Randabschluss, Pflastersteine	Nein	Nein	2	Veloparkplätze, Pfosten nicht signalisiert	6	6	6	Kein Trottoir, genug Ausweichmöglichk.	Sehr gut	5
13	Ja	Bequem	Hell/dunkel Kontrast schwach erkennbar	Hauslinie, Parkfelder	Kaum erkennbar	Unterschied Schwarzbelag zu Pflasterung erkennbar	2	Gehweg oft verstellt (Autos, Blumentopf Pfeiler)	5	Gut befahrbar, fugenlos, 5	Befahrbar, abfallend 4-5	Eher knapp für Rollstühle	Gut, gleitsicher	5
14	schwach, nur am Rand	Bequem	Schwach	Randabschlusspflaster/ schwach kontrastiert	Schlecht	Nicht unterscheidbar	3	Veloparkplätze/ Gitter an Fenstern/ verstellt	6	6	6	Kein Verkehr (nur Velo) → gegeben	Eben/ fugenlos/ gut begehbar	5
15	Ja, zw. Strasse und Randpflaster	Bequem, fast alles Schwarzbelag	Schwach, zwischen den beiden Belägen	Rand des Pflasters	Kleine Steinsäulen an einem Strassenrand	Schwach hörbar	2	Leichte Schräglage Richtung Mitte der Strasse.	4	Ja, fugenlos, hart, gleitsicher 4	Ja, fugenlos, hart, gleitsicher 4	Nicht gegeben	Gleitsicher bei trockenem Wetter	5
16	Ja	Teer: bequem Pflasterung: Weniger bequem	Schwach	Linie zw. Teer und Pflasterung kontrastarm Zusätzlich Hauswände	Ja, nur taktil	-	2	Veloparkplätze als Hindernisse	4	Ja Eben Hart Gleitsicher 4	Ja Eben Hart Gleitsicher 4	Nicht gegeben	Eben Gleitsicherheit gut	4
17	Ja	Bequem	Schwach	Leitlinie zu nah an der Häuserreihe	Keine Orientierungssignale	Nur mit Mühe zu unterscheiden	2.5	Glatte Oberfläche, viele Gullys	5 gut, eben und +/- fugenlos Gleitsicherheit ???	5 gut, eben und +/- fugenlos Gleitsicherheit ???	5 gut, eben und +/- fugenlos Gleitsicherheit ???	Nicht gegeben	Rand von Velo, Pflanzen usw. versperrt	2.5
18	Ja	Mittelmässig	Schwach	Teilweise Häuserwand, Bodenmarkierungen	Schlecht, Bodenrost (Abfluss)	Asphalt ist dumpfer und monoton	2	Viele Hindernisse, wie Pfeiler, Velo, Autos, etc.	5	4	4	Gegeben Zu schmal, ausweichen möglich	Gut	4

Standort Schlüsselberg (Wackepflasterung, in Sand verlegt)													
Gruppe	Taktile Unterscheidbarkeit	Spezifischer Tasteindruck	Optische, farbliche Kontraste	Leitlinien, Führungshilfen, Randabschlüsse	Abzweigungen, Wegkreuzungen taktil erkennbar? Belagsabschlüsse abtastbar/optisch erkennbar?	Spezifischer Klang	Sonstige Bemerkungen	Bewertung der Regelkonformität für Blinde/Sehbehinderte	Befahrbarkeit Elektrorollstuhl	Befahrbarkeit Handrollstuhl	Ausweichbreite auf Trottoir 90cm - 1,20m für Behinderte, 2m für Rollstühle	Begehbarkheit für Gehbehinderte	Gleitsicherheit bei Regen, Schnee, Eis für Gehbehinderte
	Deutlich, ja, nein	Bequem, weniger bequem, unbequem für Sportschuhe	Hell / dunkel Kontraste ja, nein stark, schwach	Leitlinien hell, dunkel kontrastiert	Taktile Warnsignale, Orientierungssignale?	Unterscheidbar (beschreiben)	Unebenheiten, Fallstellen, Fugen, Rinnen, Gehweg verstellt	Noten 1 bis 6	Einschätzung Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Einschätzung Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Gegeben Nicht gegeben	Eben, fugenlos verlegt, Belagsstrukturen, Gleitsicherheit bei trockenem Wetter	Noten 1 bis 6
1	Nein	Unbequem	Nein	Nur Hausabschluss	Nein	Nein	Uneben, „Fallsteine“ an den Häuserfronten	2	Nein	1	Kein Trottoir	Sehr uneben	1-2
2	Nein	Bequem für Sportschuhe, unbequem f. Damensch.	Leichte Kontraste vorhanden f.	Abflussrinne evtl. als Leitlinie tauglich	Nein	Nein	uneben, Rinnen, vorstehende Sockelsteine	3	Schlecht, uneben, wenig	Schlecht, uneben, wenig	Nicht gegeben	Uneben, Fugen, 5	3
3	Nein	Bequem	Schwach	Nur Hausabschluss	Nein	Nein	Einzelne Fallsteine	2	Ja, 5	Nein, 1	Kein Trottoir	Sehr uneben	3
4	Deutlich	Unbequem	Hell/dunkel	Häuserfront als Leitlinie, sonstige Leitlinien verstellt	Optische Leitlinie, teilweise verstellt	Heller Klang	Velos	3	Steil, uneben: 3	Steil, uneben: 2	Kein Trottoir, aber Strasse genug breit	Steil, uneben: 3	3
5	Deutlich	Eher unbequem	Kaum Kontraste	Abflussrinne tiefergelegt, enge Gasse	Kaum Orientierung möglich	Kaum	Relativ steil, uneben, holprig, viele Gullys	2.5	1	1	Nicht gegeben	Sehr erschwert möglich	1
6	Minimal, nur anfangs	Unbequem, nein	Nein	Schwierig	Leicht erkennbarer Unterschied	Schluchten-gasse, weiss in welcher Strasse, aber nicht wo auf Strasse	Uneben, steil, Sockel an den Hauswänden, Velos, Autos	2	2, sehr steil, uneben, nicht	1, viel zu steil und auch zu uneben	Nicht gegeben	Schlecht, steil und uneben	1
7	Nein	Weniger bequem	Rinne etwas heller, gräulich, sonst nein	Dito Zus. Haussockel (wie Münsterberg)	Nein	Hell, nicht unterscheidbar	Rinne, Pflaster quer zu Falllinie Haussockel (wie Münsterberg)	2	1-2	1-2	Nicht gegeben	Mässig schlecht	2 (steil)
8	Nein	Unbequem	Kein Kontrast	Dunkel gepflasterte Leitlinien	Keine Warnsignale, keine Orientierungshilfen	Normal	Uneben, kein Trottoir	3	2; uneben, harte Strasse mit Fugen	2; uneben, harte Strasse mit Fugen	Nicht gegeben	Fugen, steil, wenig gleitsicher bei Nässe	2

9	Nein	Relativ unbequem	Nein	Keine wirklichen; Hauswände	Nein; Hausecken	Ja	Steil, Hindernisse am Rand	3	2	1, steil	Kein Trottoir	Schlecht	2
10	Unten: ja oben: nein	Unbequem	Nein	Regenrinne kontrastarm, nicht durchgehend	Hat keine	Mit Turnschuhen nicht erkennbar	Steine (Hausstützen?) entlang der Hauswände	3	1	Uneben, steil	Hat kein Trottoir	Uneben, steil, Fugen, halbwegs gleitsicher	2
11	Nein; etwas unter-scheidbar	Unbequem	Schwach, kaum sichtbar	Häuserzeile, allerdings mit Stolperfallen überzogen	--	Lautes Pflaster	Tiefe Fugen, Stolperfallen	Schlecht, keine klare Linie erkennbar, 3	1	Ebenfalls schlecht, zu steil und zu grob, 2	Alles eine Ebene	Zu tiefe Fugen	2, rutschig
12	Nein	1. Teil: unbequem 2. Teil: bequem	Nein	Nein, enge Gasse, als Leitlinie Rinne	Nein	Widerhall von Wänden	Rinne, Treppen zu Hauseingängen, Prosten	3	2(steil)	1(steil)	Sehr eng, aber kein Fahrverkehr	1. Teil: schlecht 2. Teil: gut	
13	Nein	Unbequem	Nein	Hauslinie	Keine Signale	Keiner	Pfeiler	4	Steil, Pflasterung, Fugen, 1-2	Steil, Pflasterung, Fugen, 1	Kaum, aber Fahrverbot	Steil, Fugen	2
14	Nein	Unbequem für Sportschuhe	Z.T. ganz schwach	Keine brauchbaren Leitlinien, da Häuserwand verstell/ nicht kontrastiert	Keine/ nur eine Kurve	Nicht unterscheidbar	Grosse Rillen/ Fugen, kein Trottoir, Steine am Rand, z.T. verstellt	2	1 (steil)	1 (steil)	Fussgängerzone braucht kein Trottoir	Nicht eben, fugenlos/ Belagsstrukturen schlecht/ Gleitsicherheit schlecht	1
15	Nein	Relativ bequem	Keine farblichen und optischen Kontraste	Teilw. gepflasterte Leitlinie, dunkel kontrastiert	Keine Warn- und Orientierungssignale	Relativ laut im Vergleich zum Asphalt	Sehr uneben, Fugen vorhanden	2	Nein, sehr uneben und nicht gleitsicher 2	Nein, sehr uneben und nicht gleitsicher 1	Nicht gegeben	Grosse Fugen, Belagsstrukturen vorhanden	2
16	Unten: ja Oben: nein	Unbequem	Nein	Häuser als Leitlinie	Teilweise Rinne	--	Sehr uneben, steil, Hindernisse	3	Ja, sehr uneben, hart, nicht gleitsicher 2	Nein, sehr uneben, hart, nicht gleitsicher 2	Nicht gegeben	Sehr uneben viele Fugen, keine gute Gleitsicherheit, 3	1
17	Deutlich	Eher unbequem	Kaum Kontraste	Abflussrinne tiefergelegt, enge Gasse	Kaum Orientierung möglich	Kaum	Relativ steil, uneben, holprig, viele Gullys	2.5	1	1	Nicht gegeben	Sehr erschwert möglich	1
18	Gut	Unbequem	hell/dunkel gut	Häuser, z.T. Abflussrinne	Schlecht	Dumpf	Pfeiler, sonst i.O.	5	2	2	Fahrverbot, d.h. keine Probleme	Steil, Fugen	Bei Nässe schlecht

Standort Tanzgässlein (Kleinpflasterung, Granit vermörtelt)													
Gruppe	Taktile Unterscheidbarkeit	Spezifischer Tasteindruck	Optische, farbliche Kontraste	Leitlinien, Führungs-Hilfen, Randabschlüsse	Abzweigungen, Wegkreuzungen taktil erkennbar? Belagsabschlüsse abtastbar/optisch erkennbar?	Spezifischer Klang	Sonstige Bemerkungen	Bewertung der Regelkonformität für Blinde/Sehbehinderte	Befahrbarkeit Elektrorollstuhl	Befahrbarkeit Handrollstuhl	Ausweichbreite auf Trottoir 90cm-1,20m für Behinderte, 2m für Rollstühle	Begehrbarkeit für Gehbehinderte	Gleitsicherheit bei Regen, Schnee, Eis für Gehbehinderte
	Deutlich, ja, nein	Bequem, weniger bequem, unbequem für Sportschuhe	Hell / dunkel Kontraste ja, nein stark, schwach	Leitlinien hell, dunkel kontrastiert	Taktile Warnsignale, Orientierungssignale?	Unterscheidbar (beschreiben)	Unebenheiten, Fallstellen, Fugen, Rinnen, Gehweg verstellt	Noten 1 bis 6	Einschätzung Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Einschätzung Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Gegeben Nicht gegeben	Eben, fugenlos verlegt, Belagsstrukturen, Gleitsicherheit bei trockenem Wetter	Noten 1 bis 6
1	Nein	Bequem	Nein	Nur Hausabschluss	Nein (evtl. Wechsel von Pflaster auf Trottoir)	Nein	Keine	5	4-5	4-5	Kein Trottoir	Gut	4
2	Ja	Bequem für jedes Schuhwerk	Nein	Häuserfassade als Leitlinie tauglich	Ja, optisch und taktil	Ja, unterscheidbar	4	Gut, recht eben, hart, gleitsicher	Nicht gegeben	leichte Fugen, 5	4	Ja	Bequem für jedes Schuhwerk
3	Nein	Bequem	Nein	Nur Hausabschluss	Keine Abzweigungen, aber Ende der Strasse gut ersichtbar	Nein	Düstere Strasse	5	Problemlös, 6	Ja, 5	Kein Trottoir	Gut	5
4	Ja	Bequem	Keine	Häuserfront als Leitlinie	Abzweigung erkennbar, da Teerstrasse beginnt	Dunkler Klang		3	Ansteigend, uneben: 5	Ansteigend, uneben: 4	Kein Trottoir, Strasse genug breit	Ansteigend, uneben: 4	4
5	Nein, nicht deutlich	Mässig bequem	Keine Kontraste, zufällig verteilte weisse Steine	Keine Leitlinie, enge Gasse	Optisch und taktil unterscheidbar	Anderer Klang auf Schwarzelag	Kurze Gasse, relativ eben, event. Rutschgefahr	3	4	4	Nicht gegeben	Gut möglich	4-5
6	Minimal	Bequem	Nein	Häuserwand als Leitlinie	Keine Abzweigungen	Strassen-schlucht	Steil, rel. glatt	4-5	4-5, nicht allzu steil	4	Nicht gegeben	Rutschig aber dafür eben	3-4
7	Nein	Bequem	Nein	Nein (nur Wand)	beide Strassenenden führen auf Trottoirs (Teer)	Nein	- Leicht abfallend - Strassensignale	5	5	5	Nicht gegeben	Gut	4-5 (leicht abfallend)
8	Nein	Bequem	Dunkel	Hauswand	KeineWarnsignale, keine Orientierungshilfen	Schwach	Gepflasterte Strasse mit Fugen, kein Trottoir	5	4 zwar leicht steil	3 leicht steil	Kein Trottoir	Steil, Gleitsicherheit könnte nicht gewährleistet sein	4
9	Nein	Bequem	Nein, ähnlicher Farbton	Hauswände	Hausecken	Widerhall an den Hauswänden	Schmal, kein Trottoir; LKWs (Zulieferungen Migros): kaum Platz	4	4, leicht steil	3	Kein Trottoir	Gleitsicher, schwache Fugen	4

10	Ja	Bequem	Nein	Nein	Hat keine	Mit Turnschuhen nicht erkennbar	Leichtes Gefälle, Zulieferampen f. Lieferwagen stören	Normal 6, (aber 2 wg. Rampen)	Eben, kaum Fugen, leichtes Gefälle; 5	Eben, kaum Fugen, leichtes Gefälle; 5	Kein Trottoir	Hart, eben, kaum Fugen gleitsicher	4
11	Nicht erkennbar	Bequem	Keine farblichen Kontraste	Gute Orientierung entlang der Hauswand	---	Leise	Flache Fugen, nicht sehr störend	5, da gute Orientierung möglich	4, geht in Ordnung	3, etwas schwieriger	Alles eine Ebene	Kann man immer noch als gut bezeichnen, 4	Rutschig, liegt im Schatten
12	Nein	Bequem	Nein	Rel. enge Gasse als Leitlinie	Keine Abzweigung	Nein	Keine Hindernisse (evt. Auto)	5	6	4, etwas abschüssig	Kein Trottoir knapp gegeben	Gut	5
13	Nein	Bequem	Nein	Hauslinie	Taktile Warnsignale (Belangsänderung)	Keiner	---		Gut befahrbar 5-6	leicht ansteigend Note 5	Kaum, aber Fahrverbot	Gut	4-5
14	Nein	Bequem	Keine	Häusenwand als Leitlinie	Keine Abzweigung	Nicht unterscheidbar	Alles gut nicht gestellt	5, 6	5	5	Kein Verkehr; gegeben	Sehr gut	5
15	Nein	Bequem	Kein Kontrast	Häusenwände als Leitlinien	Keine Signale	Normal	Leichte Hanglage, relativ fugenfrei	4	Relativ gut befahrbar 4	Befahrbar, aber steil, ohne Hilfsperson schwierig, 2	Nicht gegeben	Gleitsicher bei trockenem Wetter, relativ fugenlos, nicht eben	4
16	Ja	Bequem	Nein	Häuser	Nein	---	Leicht ansteigende Strasse, sehr viele Passanten	4	Ja, eben, hart, gleitsicher 4	Ja, eben, hart, gleitsicher 4	Gegeben	Eben, kleine Fugen, aber Gleitsicherheit ist gut	4
17	Nein nicht deutlich	Mässig bequem	Keine; zufällig verteilte weisse Steine	Keine Leitlinie, enge Gasse	Optisch und taktil unterscheidbar	Anderer Klang auf Schwarzbelag	Kurze Gasse, relativ eben, ev. Rutschgefahr	3	4	4	Nicht gegeben	Gut möglich	4-5
18	Nein	Bequem	Hell / dunkel gut	Häuser	Keine	Dumpf, ab Wackelpflasterung heller	Keine	5	6	4	Schmal, Fahrverbot, keine Probleme	Leicht geneigt, Fugen	Bei Nässe mittelmässig 4

Standort Unterer Heuberg (Wackenpflasterung, in Sand verlegt)													
Gruppe	Taktile Unterscheidbarkeit	Spezifischer Tasteindruck	Optische farbliche Kontraste	Leitlinien Führungs-Hilfen Randabschlüsse	Abzweigungen, Wegkreuzungen taktil erkennbar? Belagsabschlüsse abtastbar/optisch erkennbar?	Spezifischer Klang	Sonstige Bemerkungen	Bewertung der Regelkonformität für Blinde/Sehbehinderte	Befahrbarkeit Elektrorollstuhl Einschätzung	Befahrbarkeit Handrollstuhl Einschätzung	Ausweichbreite auf Trottoir 90cm-1,20m für Behinderte, 2m für Rollstühle	Begehrbarkeit für Gehbehinderte	Gleitsicherheit bei Regen, Schnee, Eis für Gehbehinderte
	Deutlich, ja, nein	Bequem, weniger bequem, unbequem für Sportschuhe	Hell / dunkel Kontraste ja, nein stark, schwach	Leitlinien hell, dunkel kontrastiert	Taktile Warnsignale, Orientierungssignale?	Unterscheidbar (beschreiben)	Unebenheiten, Fallstellen, Fugen, Rinnen, Gehweg verstellt	Noten 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Ja, nein Eben, fugenlos, hart, gleitsicher Gesamtnote 1 bis 6	Gegeben Nicht gegeben	Eben, fugenverlegt, los Belagsstrukturen, Gleitsicherheit bei trockenem Wetter	Noten 1 bis 6
1	Ja	Bequem	Ja	Nur „Randabschluss“ Haus	Ja	Pflasterung heller, Teer eher dumpf	An den Häusern Hindernisse wie Blumen, Velos etc.	1	6	6	Kein „Trottoir“	Sehr gut	Stärker abfallend, sonst 6
2	Sehr deutlich	Bequem für Sportschuhe	Starke optische/farbliche Kontraste	Regenrinne	Pflasterung wechselt: bei Verzweigung folgt Schwarzbelag	Ja	Sehr uneben, wenige Fallstellen, schief	5	Ja, eben, fugenlos verlegt, 5	Ja, eben, fugenlos verlegt, 5	Nicht gegeben	Uneben, Gleitsicherheit: 5	Vermutlich schlecht
3	Ja	Bequem	Schwach	Nur „Randabschluss“ Haus	Nein	Pflasterung heller, Schwarzbelag eher dumpf	An den Häusern Hindernisse (Sitzbänke, Stufen, etc)	4	6	5	Kein „Trottoir“	Begehrbar	4
4	Ja	Unbequem bei flacher Strasse, bequem bei Anstieg	Beide Strassen schwache Kontraste	Flacher Teil: taktbare Leitlinie, sonst an den Seiten zu schmal	Teilweise erkennbar	Auf Pflasterung Töne viel heller	Blumentöpfe, Autos stehen im Weg, Gullys in die Leitlinie eingelassen	Flacher Teil: 4 Steigung: 3	Flache, beplästerte Strasse: 2 Anstieg, Teerstrasse: 5	Flache, beplästerte Strasse: 2 Anstieg, Teerstrasse: 4	Kein Trottoir, Strasse genügend breit, wenn keine Autos	Flacher, beplästert Teil: schwer begehrbar, Ansteigender Teil: gut	Flacher, beplästert Teil: 3 Ansteigender Teil: 4
5	Nein Einheitspflasterung	Weniger bequem für Sportschuhe	Kaum Kontraste	Keine, nur vertiefte Abflussrinne	Belagsabschlüsse taktil erkennbar	Hohler Klang, aber keine Unterschiede	Grobe Pflasterung	2	1	1	Nicht gegeben	Erschwert möglich	1.5
6	Ja, deutlich unterscheidbar	Für Sportschuhe unbequem	Schwache Kontraste	Leitlinie vorhanden, schwach, Randabschluss verstellt	Abzweigung auszumachen – andere Beflästerung	Der Klang ändert nach der Kurve	Gehweg verstellt, sehr uneben	Erster Teil der Strasse 4, zweiter Teil 1	2, schwügend	2, schwügend	Nicht gegeben	Nicht fugenlos	3
7	*1) ja *2) nein	Bequem Weniger bequem	Mittel Schwach	+/- nein keine	+/- nein keine	Schwach heller Heller/ leichter Hall (Wände)	Nur 0.5 m Seitenränder Uneben, leicht abfallend, ganze Strasse	1-2 1	6 2	6 2	Kein Trottoir Kein Trottoir	Gut Schlecht bis sehr schlecht	1 5
8	1) ja 2) nein	1) bequem 2) nicht bequem	1) schwach 2) keine	1) schwach 2) nein	Geht auf und ab Pflasterleitlinie 1,5 m	4 2	3; steil aufwärts 2	3 2	4; steil aufwärts 2; uneben	4; steil aufwärts 2; uneben	Kein Trottoir; Ausweichen sollte gehen	Nicht eben, fugenlos eben, beplästert	3 2

9	Ja	Weniger bequem	Keine	Kaum; leicht angedeutete Mittellinie	Ja, Hausecken	Ja		3	2	2	Kein Trottoir	Eben, gut	5
10	(1) Oberer Teil: ja (2) Unterer Teil: ja	Teer bequem Pfl. weniger bequem unbequem	Schwach Schwach	Linie zw. Teer u. Pflasterung u. Hauswände kontrastarm, nur Hauswände und Regenrinne	Ja, nur taktil Keine vorhanden	Mit Turnsch. nicht erkennbar	Verstellt Uneben, Hauswände kaum verstellt	Zu schmales Pflaster, 3 Fast unverstellte Wände, 4	Teer: ja, hart aber rel. steil 5 Uneben, kaum befahrbar, 2	Dito, für Handrollstuhl zu steil, 4 Uneben, kaum befahrbar, 1	Kein Trottoir, weil kaum Verkehr Kein Trottoir	Teer: hart, eben, gleits-, Pflaster: uneben, strukturiert, gleitsicher	Teer: 5 Pflaster: 3
11	(1) Asphalt, Randpflasterung / (2) Keine, bis auf Abflussrinne	Bequem / Unbequem	Pflaster, Asphalt / Alles einheitlich	Sind da, aber zu nah am Haus / Abflussrinne oder Häuserrand	Nicht erkennbar / -	Gibt keinen Unterschied / Mit Turnschuhen nicht	Steil, Rand ist vollgestellt / Rinnen Fallstellen	3 / Besser, 4	4 / 2	2 / 2	Gibt es hier nicht	Fugenlos, gleitsicher bei trockenem Wetter / Stolperfallen	2 / Gut
12	(1) Ja, aber nur am Rand (2) nein	Bequem Unbequem	Schwach Nein	Randabschluss Pflastersteine Nein	Nein Nein	Nein Nein	1. & 2.: Gehweg verstellt (Autos, Pflanzentöpfe), nicht signalisiert	2 1	6 3	4 (steil) 2	1. & 2.1: Kein Trottoir, doch genug Ausweichmögl.	Gut (aber steil) Schlecht	4 3
13	(1) ja (2) nein	Bequem unbequem f. Sportschuhe	Schwach Nein	Nur Hauslinie	Kaum erkennbar	1. Untersch. Teer/Pflaster erkennbar 2. keiner	Gehweg z.T. verstellt	Note 2	1. Gut befahrbar, aber etwas fugenlos, 5 2. Pflaster, 2	1. befahrbar aber etwas steil, 4 2. Pflaster 1-2	Nicht gegeben	1. gut, gleitsicher 2. Fugen, Pflasterung	1. Etwas steil, 4 2. Pflasterung, 2
14	(1) am Rand Pflasterstreifen (2) nein	Bequem unbequem f. Sportschuhe	Schwach Nein	Randabschlusspflaster/ schwach kontrastiert 2. keine	Schlecht Keine (auch keine Abzweigungen)	Nicht unterscheidbar Nicht unterscheidbar	Autos/ Rand verstellt Unebenheiten/ Rillen/ z.T. verstellt	3 2	5 3	3 2	Kein Verkehr (nur Velos): gegeben Kein Verkehr: gegeben	Eben/ fugenlos/ gut begehbar Unebenheiten, 2 schlecht	3 (Gefälle) 5
15	Ja, zwischen Strasse und Randpflaster	Bequem, da fast alles mit Schwarzbelag	Schwacher Kontrast zw. versch. Belägen	Rand der Pflasterung nicht geeign. f. Blindenhunde u. Taststöcke	Kleine Säulen am Strassenrand	Schwach hörbar	Leichte Schräglage Richtung Mitte der Strasse	2	Ja, fugenlos, hart, gleitsicher 4	Ja, fugenlos, hart, gleitsicher 4	Nicht gegeben	Gleitsicher bei trockenem Wetter	5
16	1) ja 2) ja	Bequem Weniger bequem	Schwach Schwach	Dito Dunkel	Ja, nur taktil Ja, Rinne		Uneben, Pflanzentöpfe im Weg sehr uneben, Rinne	3 2	Ja, eben, hart, steil, 4 nein, uneben, hart, Fugen, 3	Ja, eben, hart, steil, 4 nein, uneben, hart, Fugen, 1	Nicht gegeben Nicht gegeben	Steil, aber gleitsicher sehr uneben, schwer begehbar	3 2
17	Nein, Einheitspflasterung	Weniger bequem f. Sportschuhe	Kaum Kontraste	Keine vertiefte Abflussrinne	Belagsabschlüsse taktil zu erkennen	Hohler Klang aber keine Unterschiede	Grobe Pflasterung	2	1	1	Nicht gegeben	Erschwert möglich	1.5
18	(1) Ja (2) Mittelmässig	Bequem Gut	Gut Gut	Keine Keine	Nicht vorhanden Nicht vorhanden	Wenig Belagsunterschied erkennbar	Verstellter Gehweg Gehweg frei, sehr steil	2 2	4 2	2 1	Gegeben Knapp gegeben	Gut	4

Quelle: GEOGRAPHISCHES INSTITUT BASEL, Bewertung der Standorte durch Studierende, Juni 2003

*Die Aussagen beziehen sich immer auf den oberen Teil (1) und auf den unteren Teil (2) des Unteren Heuberges.

A.3 Fragebogen Gehbehinderte/Rollstuhlfahrer



Fragebogen für Gehbehinderte / RollstuhlfahrerInnen

BefragerInnen: _____

Datum: _____

Standort

1 ☐ Hut-/Sattel-/Glockengasse

2 ☐ Tanzgässlein

3 ☐ Münsterberg

4 ☐ Gerbergasse

5 ☐ Münsterplatz

6 ☐ Unterer Heuberg

7 ☐ Schlüsselberg

Wahrnehmung des Bodens

1. Wie beurteilen Sie diese Bodenpflasterung in Bezug auf die Befahrbarkeit mit dem Rollstuhl / bzw. Begehrbarkeit (bei Nicht-RollstuhlfahrerInnen)?

1 ☐ sehr gut

2 ☐ gut

3 ☐ weniger gut

4 ☐ schlecht

5 ☐ weiss nicht

Bemerkungen zu Ebenheit, Fugen, etc.
.....

2. Ist die Ausweichbreite auf dem Trottoir – falls vorhanden – genügend?

1 ☐ sehr gut

2 ☐ genügend

3 ☐ ungenügend

4 ☐ weiss nicht

5 ☐ nicht zutreffend

Bemerkungen zu allfälligen Hindernissen, Problemstellen, etc.
.....

3. Wie beurteilen Sie diese Bodenpflasterung in Bezug auf in Bezug auf die Gleitsicherheit bei Nässe?
(Nur das jeweils zutreffende ankreuzen)

1 sehr gut

2 gut

3 weniger gut

4 schlecht

5 weiss nicht

ohne Gehhilfe

☐
☐
☐
☐
☐

mit Stock

☐
☐
☐
☐
☐

mit Rollator

☐
☐
☐
☐
☐

mit Handrollstuhl

☐
☐
☐
☐
☐

mit Elektrorollstuhl

☐
☐
☐
☐
☐

Bemerkungen
.....

4. Sind genügend Trottoirabsenkungen vorhanden?

1 ☐ ja

2 ☐ nein

3 ☐ weiss nicht

5. Welche spezifischen Probleme nehmen Sie bei dieser Art der Bodenpflasterung wahr?

☐ schlechte Begehrbarkeit generell

☐ zu hohe Randsteine

☐ schlechte Befahrbarkeit generell

☐ zu tiefe Fugen / Rillen

☐ Rutschgefahr bei Nässe

☐ erhöhter Lärm durch Fahrzeuge

☐ Stolperfallen (Löcher, Unebenheiten)

☐ lockere Steine

☐ Abwasserrinnen

☐ keine bzw. ungenügende Ausweichmöglichkeiten

☐ aufgestellte Hindernisse

☐ ich nehme keine besonderen Probleme wahr

☐ anderes(was?).....

6. Welche Verbesserungsvorschläge hätten Sie zu dieser Art der Bodenpflasterung?

.....

Verbesserungsvorschläge

7. Was wäre Ihnen besonders wichtig, wenn Sie die Bodenbepflasterung für die Stadt Basel aussuchen dürften?

	1 sehr wichtig	2 wichtig	3 weniger wichtig	4 unwichtig	5 weiss nicht
Ebenheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gleitsicherheit / Rutschfestigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gute Begehrbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gute Befahrbarkeit für Rollstuhlfahrer/innen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigende Wirkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten der Anlegung der Bodenpflasterung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Integration ins Stadtbild	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufwertung des Stadtbildes / Aesthetik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Was würden Sie persönlich bevorzugen?

- 1 ☐ einen glatten Bodenbelag (Schwarzbelag)
 2 ☐ einen gepflasterten Bodenbelag
 3 ☐ eine Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag
 4 ☐ anderes (was?).....

9. Würden Sie eine Bepflasterung des gesamten Spalenbergs befürworten?

1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht

10. Würden Sie eine Bepflasterung der gesamten Basler Innenstadt befürworten?

1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht

Personenbezogene Merkmale

11. Geschlecht

1 ☐ männlich 2 ☐ weiblich

12. Altersgruppe

1 ☐ 18 – 30 J. 2 ☐ 31-40 J. 3 ☐ 41-50 J. 4 ☐ 51-60 J. 5 ☐ 61-70 J. 6 ☐ > 71 J.

13. Art der Mobilitätseinschränkung

- 1 ☐ gehbehindert mit Gehhilfe 2 ☐ gehbehindert ohne Gehhilfe
 3 ☐ Handrollstuhl 4 ☐ Elektrorollstuhl
 5 ☐ anderes

A.4 Fragebogen Blinde/Sehbehinderte



Fragebogen für Blinde / Sehbehinderte

- Standort:
- 1 ☐ Hut-/Sattel-/Glockengasse (Rundbogenpflasterung Granit in Sand verlegt)
 - 2 ☐ Tanzgässlein (Rundbogenpflasterung Granit vermörtelt)
 - 3 ☐ Münsterberg (Rundbogenpflasterung Porphyrmörtel)
 - 4 ☐ Gerbergasse (Reihenpflasterung Porphyrmörtel)
 - 5 ☐ Münsterplatz (Wackelpflasterung in Sand verlegt)
 - 6 ☐ Unterer Heuberg
 - 7 ☐ Schlüsselberg

Wahrnehmung des Bodens

1. Wie beurteilen Sie diese Bodenpflasterung in Bezug auf den spezifischen Tasteindruck (Wohlbefinden)?

- 1 ☐ sehr gut 2 ☐ gut 3 ☐ weniger gut 4 ☐ schlecht 5 ☐ weiss nicht

.....

.....

.....

.....

2. Wie beurteilen Sie diese Bodenpflasterung in Bezug auf die Unterscheidbarkeit beim Tasten?
(taktile Unterschiede)

- 1 ☐ sehr gut 2 ☐ gut 3 ☐ weniger gut 4 ☐ schlecht 5 ☐ weiss nicht

.....

.....

.....

.....

3. Wie beurteilen Sie diese Bodenpflasterung in Bezug auf optische / farbliche Kontraste?
(Nur bei Personen mit Restsehrmögen)

- 1 ☐ sehr gut 2 ☐ gut 3 ☐ weniger gut 4 ☐ schlecht 5 ☐ weiss nicht

.....

.....

.....

.....

4. Gibt es gut erkennbare Leitlinien, Führungshilfen und Randabschlüsse?
(Bei Föhrhunden: Wie gut kann sich der Hund orientieren?)

- 1 ☐ sehr gut 2 ☐ gut 3 ☐ weniger gut 4 ☐ schlecht 5 ☐ weiss nicht

.....

.....

.....

5. Sind Abzweigungen oder Wegkreuzungen erkennbar / Belagsabschlüsse abtastbar?

(Bei Führhunden: Wie gut kann sich der Hund orientieren?)

1 ☐ sehr gut 2 ☐ gut 3 ☐ weniger gut 4 ☐ schlecht 5 ☐ weiss nicht

.....

.....

.....

.....

.....

6. Welche spezifischen Probleme nehmen Sie bei dieser Bodenpflasterung wahr?

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> schlechte Begehbarkeit generell | <input type="checkbox"/> zu tiefe Fugen / Rillen |
| <input type="checkbox"/> Rutschgefahr bei Nässe | <input type="checkbox"/> erhöhter Lärm durch Fahrzeuge |
| <input type="checkbox"/> Stolperfallen (Löcher, Unebenheiten) | <input type="checkbox"/> lockere Steine |
| <input type="checkbox"/> Abwasserrinnen | <input type="checkbox"/> fehlende Orientierungshilfen |
| <input type="checkbox"/> aufgestellte Hindernisse/verstellte Leitlinien | <input type="checkbox"/> keine Ausweichmöglichkeiten |
| <input type="checkbox"/> anderes(was?)..... | <input type="checkbox"/> ich nehme keine besonderen Probleme wahr |
-

7. Welche Verbesserungsvorschläge hätten Sie zu dieser Bodenpflasterung?

.....

.....

.....

.....

8. Was wäre Ihnen besonders wichtig, wenn Sie die Bodenpflasterung für die Stadt Basel aussuchen dürften?

	1 sehr wichtig	2 wichtig	3 weniger wichtig	4 unwichtig	5 weiss nicht
Ebenheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gleitsicherheit / Rutschfestigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gute Begehbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gute Befahrbarkeit für Rollstuhlfahrer/innen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigende Wirkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten der Anlegung der Bodenpflasterung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Integration ins Stadtbild	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufwertung des Stadtbildes / Aesthetik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Was würden Sie persönlich bevorzugen?

- 1 ☐ einen glatten Bodenbelag (Schwarzbelag)
- 2 ☐ einen gepflasterten Bodenbelag
- 3 ☐ eine Mischung von Pflasterung und Schwarzbelag
- 4 ☐ anderes (was?).....

10. Würden Sie eine Bepflasterung des gesamten Spalenbergs befürworten? 1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht11. Würden Sie eine Bepflasterung der gesamten Basler Innenstadt befürworten? 1 ☐ ja 2 ☐ nein 3 ☐ weiss nicht

Personenbezogene Merkmale
12. Geschlecht 1 ☐ männlich 2 ☐ weiblich13. Altersgruppe 1 ☐ 18 – 30 J. 2 ☐ 31-40 J. 3 ☐ 41-50 J. 4 ☐ 51-60 J. 5 ☐ 61-70 J. 6 ☐ > 71 J.

Bisher erschienen in der Reihe „Basler Stadt- und Regionalforschung“

(Bis Band 16 „Basler Feldbuch - Berichte und Forschungen zur Humangeographie“)

(Verkauf via Wepf & Co., Basel, Tel.: 061 311 95 76)

Band	Preis in SFr.
1 Hafen, W.: Landwirtschaft in der Agglomeration Basel. 1981.	16.--
2 Wasmer, K. u.a.: Landwirtschaft und Grenze. 1982.	19.50
3 Briner, W.: Das Dreispitzareal. 1988.	17.--
4 Lötscher, L. und Winkler, J.: Klybeck-Nord und Kleinhüningen als Lebensraum. 1984.	17.--
5 Lötscher, L. u.a.: Verkehrsberuhigung im St. Johann-Quartier. 1987.	17.--
6 Boll, J. M.: Coop Basel ACV als Faktor der räumlichen Lebensqualität der Stadt Basel. 1989.	15.--
7 Gallusser, W. (Hrsg.): Stadt und Land in Partnerschaft? Zur aktuellen Situation der Bevölkerung beider Basel. 1989.	18.--
8 Rossé, F. und Lötscher, L.: Freiraumsituation Basel. 1990.	19.--
9 Simko, D.: Kapverdische Immigration in Basel. 1991.	19.--
10 Flück, O.: Das Bruderholz heute - und morgen? 1992.	26.--
11 Bürgin, M. und Rossé, F.: Uferzone. Stadträume am Rhein in Basel. 1994.	38.--
12 Simko, D. und Plattner, R. M.: Wohnen in der Stadt. Wohnen in Basel. 1994/95.	15.--
13 Buchmann, W.: Schweizer Bürgergemeinden als Landschafts-Aktoren. 1997.	30.--
14 Schneider-Sliwa, R., Kampschulte, A. u.a.: Aspekte umweltbewussten Wirtschaftens: Dezentrales Kompostieren in der Stadt Basel. 1997.	20.--
15 Simko, D., Plattner, R. M. u.a.: Wohnen am Rande der Stadt. Wohnen in Basel - Teil 2. 1997/98.	30.--
16 Kampschulte, A. und Schneider-Sliwa, R.: Das Image von Basel - Steuerungsinstrument für die Stadtentwicklung? 1999.	vergriffen
17 Eder, S. und Gurtner-Zimmermann, A. (Hrsg.): Hochrheinrenaturierung in Stadt und Agglomeration Basel. 1999.	24.--
18 Volman, R., Kampschulte A. und Schneider-Sliwa, R.: Freiräume in Basel: Funktionen, Akzeptanz und Aufwertungsmöglichkeiten. 2001.	21.--
19 Kampschulte, A. und Schneider-Sliwa, R.: Suburbane Einkaufszentren: Konkurrenz oder Ergänzung zur Basler Innenstadt? (unveröffentlichte Studie; einsehbar in der Bibliothek des Geographischen Instituts, Universität Basel), 1999.	
20 Kampschulte, A. und Schneider-Sliwa, R.: Innenstadt- und Kurortentwicklung Bad Säckingen. 2001.	21.--
21 Kampschulte, A., Schneider-Sliwa, R. und Zunzer, D.: Aspekte der Stadtentwicklung in Bad Säckingen: Ergebnisse nutzerorientierter Befragungen zu den Themen Jugend, Verkehr und „Lebensader Wasser“. 2002.	18.--

- 22 Schneider-Sliwa, R. (Hrsg.): Die Regio TriRhena und südlicher Oberrhein: Ein Raum ohne Grenzen? 2003. 23. --
- 23 Schneider-Sliwa, R. und Kampschulte, A.: Marktstudie zur Migros-Lohgerbe, Konsumentenverhalten und Entwicklungen im Einzelhandel. 2002. 23.--



Basler Stadt- und Regionalforschung

Herausgeberin der Reihe: Prof. Dr. Rita Schneider-Sliwa
Geographisches Institut der Universität Basel

Schutzgebühr Fr. 24.-
ISBN 3-85977-260-0